III അടിയന്തരപ്രമേയം

റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലെ അവഗണന

മി. സ്പീക്കർ: എൻ.ഡി.എ. സർക്കാർ ഇന്നലെ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളം പൂർണ്ണമായി അവഗണിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതിനാലും പെനിൻസുലർ റെയിൽവേ സോൺ, പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി, ചേർത്തല വാഗൺ ഫാക്ടറി, സബർബൻ റെയിൽ, അങ്കമാലി-ശബരി റെയിൽപാത തുടങ്ങിയ അടിയന്തര ആവശ്യങ്ങൾ അവഗണിക്കപ്പെട്ടതിനാലും റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് തയ്യാറാക്കിയതിനുശേഷം നിവേദനം നൽകിയ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പിടിപ്പുകേടുമൂലവും ഉളവായിട്ടുള്ള സവിശേഷം സംബന്ധിച്ച് ഇന്നത്തെ സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് സർവ്വശ്രീ എസ്. ശർമ്മ, വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ, സി. കെ. നാണു, എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ എന്നീ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ റൂൾ 50 അനുസരിച്ച് നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. 9.35.AM]

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്. കാരണം, ഇന്ത്യയുടെ ചരിത്രത്തിൽ ഒരു റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലും സംസ്ഥാനത്തിന് ഇത്രയും അവഗണന ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ വീഴ്ചകൊണ്ടാണെന്ന് ആക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ജനങ്ങൾ അറിയണം. അതുകൊണ്ട് ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാം. ഇന്ന് ഫിനാൻസ് ബില്ലാണ് കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ വച്ചിട്ടുള്ളത്. ഫിനാൻസ് ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് വിട്ടതിനുശേഷം ഈ വിഷയം ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കാം. അടിയന്തരപ്രമേയം എന്നുപറയുന്നത് അന്നേ ദിവസംതന്നെ ചർച്ചയ്ക്ക് എടുക്കാനുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇന്നുതന്നെ ചർച്ച ചെയ്യാം. ഫിനാൻസ് ബില്ലിന്റെ അർജൻസി എല്ലാവർക്കും അറിയാം. അതുകൊണ്ട് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് വിട്ടതിനുശേഷം നമുക്ക് ഈ വിഷയം ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കാം. 9.35.AM]

മി. സ്പീക്കർ: സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് വിട്ടുകഴിയുമ്പോൾ സമയത്തിന്റെ പ്രശ്നം വരും. ചെയറിന് വിഷമമൊന്നുമില്ല.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, ഇന്ന് സമയകൃത്യത പാലിച്ച് ഫിനാൻസ് ബില്ലിന്റെ ചർച്ച തീർന്നതിനുശേഷം ഒന്നരമണിക്ക് ഈ വിഷയമെടുക്കാം.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, ഫിനാൻസ് ബില്ലിന് മൂന്ന് മണിക്കൂറാണ് ചർച്ച. ആ മൂന്ന് മണിക്കൂർ സ്ട്രിക്ടായി സ്പീക്കർ നടപടി എടുത്താൽ മതി. എന്നിട്ട് നമുക്ക് ഈ വിഷയത്തിലേക്ക് കടക്കാം.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് എന്തുപറയുന്നു?

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. വി. എസ് അച്ചുതാനന്ദൻ) : സർ, അങ്ങനെയാകാം.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിനും റൂൾ അനുസരിച്ചുള്ള സമയം അങ്ങ് നിശ്ചയിച്ചാൽ മതി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

IX അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ച

റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലെ അവഗണന

മി. സ്പീക്കർ: കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തെ അവഗണിച്ചതിനെത്തുടർന്ന് ഉളവായിരിക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം സംബന്ധിച്ച് സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന പ്രമേയം സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന്റെ അവതരണാനുമതി തേടിയ അവസരത്തിൽ പൊതുവായി സഭ നിർത്തിവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാമെന്ന സമീപനം സ്വീകരിച്ച ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. 02.00.PM] ഈ നോട്ടീസിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിശദാംശങ്ങളിലേക്ക് സമയപരിമിതിമൂലം ഞാൻ പോകുന്നില്ല. കേരള ഗവൺമെന്റ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് കൊടുത്ത നിവേദനത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കി ചില വിമർശനങ്ങൾ മാധ്യമങ്ങൾ ഉയർത്തുകയുണ്ടായി. ആയത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ആമുഖത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പത്രങ്ങളിൽവന്ന വാർത്ത ഇപ്രകാരമാണ്, 'ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള എൻ.ഡി.എ. സർക്കാർ പ്രഥമ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് തയ്യാറാക്കിയശേഷം മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങളുമായി റെയിൽ ഭവനിൽ എത്തിയത് പ്രഹസനമായി. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അച്ചടിയിൽ എത്തിയ ഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങളടങ്ങുന്ന നിവേദനം ഒരു വഴിപാടെന്ന നിലയിൽ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി വ്യാഴാഴ്ച കേന്ദ്ര റെയിൽവേമന്ത്രി ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയ്ക്ക് സമർപ്പിച്ചു.' തക്കസമയത്ത് കേരളത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ കേന്ദ്രത്തിന് മുമ്പാകെ അവതരിപ്പിച്ചില്ലെന്നുള്ള വിമർശനമാണത്. ഇക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആത്മപരിശോധന അർഹിക്കുന്ന ഘടകങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ ചർച്ചയ്ക്ക് മറുപടി പറയുന്ന സമയത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അഭിപ്രായപ്രകടനം നടത്തുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ കേന്ദ്ര റെയിൽവേമന്ത്രി ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ, മുന്നുനാല് കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ മാത്രമല്ല ഭാരതത്തിന്റെ ഭാവിയെത്തന്നെ ബാധിക്കുന്ന അത്യന്തം സങ്കീർണ്ണവും ഗൗരവകരവുമായിട്ടുള്ള ചില സൂചനകൾ പ്രകടമാണ്. അതിലൊന്ന്, ബി.ജെ.പി.-ക്ക് സങ്കുചിതമായ താൽപ്പര്യമുള്ള ചില സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കാണ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ മുൻഗണന നൽകിയിട്ടുള്ളത്. രണ്ടാമത്തേത്, രാജ്യത്തിന്റെയും റെയിൽവേയുടേയും വികസനത്തിൽ വിദേശ മൂലധനനിക്ഷേപത്തെ നേരിട്ട് സ്വീകരിക്കുമെന്ന് പരസ്യമായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. രാജ്യത്തിന്റെയും റെയിൽവേയുടേയും വികസനമല്ല, വിദേശ സ്വകാര്യമൂലധന നിക്ഷേപത്തിന്റെ വാഭസാദ്ധ്യതയുടെ വികസനമാണ് റെയിൽവേ രംഗത്ത് അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ കാണേണ്ട മറ്റൊരു പ്രത്യേകത, ഡീസലിന്റെ വില മാസാമാസം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന കേന്ദ്ര

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനമാണ്. ട്രെയിൻ യാത്രക്കൂലി എണ്ണൂറിലധികം ആനുപാതികമാക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. മൂന്ന് ഘടകങ്ങൾ ഈയൊരു മാസത്തിനുള്ളിൽ മോഡി ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഒന്ന്, യാത്രാക്കൂലി 14.2% -ത്തിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാക്കി. രണ്ട്, ചരക്കുകൂലി 6.5% വർദ്ധനവുണ്ടാക്കി. മൂന്ന്, ഡീസലിന്റെ വില യഥാസമയം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. യാത്രാക്കൂലി എണ്ണൂറിലധികമായി വർദ്ധിപ്പിക്കും. അതായത്, യാത്രാക്കൂലിയുടെ വർദ്ധനവ് എല്ലാമാസവും ഭാരതത്തിലെ ജനങ്ങൾ സഹിക്കേണ്ട അസാധാരണ സ്ഥിതിവിശേഷത്തെയാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ വിഭാവന ചെയ്യുന്നത്. ഭാരതത്തിലെ സാധാരണജനങ്ങൾക്ക് തീവണ്ടിയാത്ര അപ്രാപ്യമാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള ആഘാതമാണ് ഈ സൂചനകൾ നൽകുന്നത്. ജനസംഖ്യാനുപാതികമായി യാത്രക്കാരുടെ നിരക്ക് പുനർനിശ്ചയിച്ചാൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിന് മറ്റേത് സംസ്ഥാനത്തേക്കാൾ കൂടുതൽ പങ്ക് വഹിച്ചത് കേരളത്തിൽ നിന്നാണെന്ന് മനസ്സിലാകും. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളേക്കാളും റെയിൽവേയ്ക്ക് കൂടുതൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കുന്നത് മലയാളികളാണ്. റെയിൽവേയുടെ വളർച്ചയ്ക്ക് കേരളം വിഭവപ്പെട്ടി പങ്ക് വഹിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ വളർച്ചയ്ക്ക് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ തിരിച്ചുള്ള പങ്ക് പരിമിതം മാത്രമാണ്. ഈ അന്തരം അവസാനിപ്പിക്കുവാനുള്ള പോരാട്ടം കക്ഷി രാഷ്ട്രീയഭേദമന്യേ രാജ്യത്ത് വളർന്നു വരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കേരളം ഇന്ത്യയുടെ ഒരു പുറന്നോക്ക് ഭൂമിയല്ല. ഇന്ത്യയുടെ അവിഭാജ്യഘടകമായി, ഭാരതസംസ്ക്കാരത്തിന് അവിസ്മരണീയ സംഭാവനകൾ നൽകിയ, മഹത്തായ പൈതൃകമുള്ള ഒരു നാടാണ് നമ്മുടേത്. കേരളത്തിന് പുതിയ തീവണ്ടികളോ പുതിയ ലൈനുകളോ ഇല്ല. പ്രഖ്യാപിച്ച ട്രെയിനും പദ്ധതികളുമാകട്ടെ ഗുജറാത്തിനും കർണ്ണാടകത്തിനുംമാത്രം. അവർക്കായി പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിന് നമ്മൾ എതിരല്ല. പക്ഷേ എല്ലാത്തിനേയും സമഭാവനയോടുകൂടി കാണണം. രാജ്യത്തിന്റെ അഖണ്ഡതയ്ക്കും കെട്ടുറപ്പിനും ആപൽക്കരമായ സൂചനകൾ നൽകുന്ന പ്രവണതകൾ ഈ ബഡ്ജറ്റിന്റെ അവതരണത്തിലും അതിന്റെ വിഭവ വിതരണപ്രക്രിയയിലും ഉടനീളം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന് കാണാം. കേരളത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച സർവ്വേ, അത് പുതിയ കാര്യമല്ല. കാഞ്ഞങ്ങാട്ടുനിന്നും പാണക്കുടിയിലേയ്ക്കുള്ള ഈ സർവ്വേ നേരത്തേ വന്നതാണ്. കേരളത്തിന് പ്രത്യേകിച്ചൊന്നുമില്ല. മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡ്വരെ ഒരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിനിന്റെ കാര്യം ബഡ്ജറ്റിൽ പറയുന്നു. അത് മംഗലാപുരത്തുനിന്നാണ് ആരംഭിക്കുന്നത്. അതും കേരളത്തിനാണെന്ന് കണക്കാക്കാൻ പറ്റില്ല, മടക്കയാത്രയിൽ ഇതിലേ വന്നുപോകുന്നുവെന്ന് മാത്രം. ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് പുതിയ വൈദ്യുതീകരണവും പുതിയ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും സംബന്ധിച്ചായ ഗേജ് മാറ്റവുമില്ല. കൂടാതെ റെയിൽവേയുടെ ഏതെങ്കിലുമൊരു വ്യവസായ പ്രോജക്ടും ഇതിലില്ല. യാത്രാനിരക്ക് ഭീകരമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചതിനൊപ്പം സ്വകാര്യ നിർദ്ദേശനിക്ഷേപം ഈ മേഖലയിൽ അനുവദിക്കുന്നതുകൂടിയായപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെന്ന തന്ത്രപ്രധാനമായ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനത്തിന്റെ സ്ഥാനത്ത് ഒരു കോർപ്പറേറ്റ് സ്ഥാപനമെന്ന പദവിയാണ് ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോഡി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ ബഡ്ജറ്റിന്റെ സംഭാവനയിലൂടെ റെയിൽവേയ്ക്ക് വന്നു ചേരുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

2001 മുതൽ 2013 വരെയുള്ള ബഡ്ജറ്റ് നോക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ 2,708.55 കോടി രൂപയിൽ 1,465 കോടിരൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചതെന്ന കാര്യം ഓർക്കണം. ബാക്കി 1,242 കോടിരൂപ തമിഴ്നാട്ടിലെ വിവിധ പദ്ധതികൾക്കായി വകമാറ്റുകയാണ് ചെയ്തത്. കഴിഞ്ഞവർഷം പുതിയ ലൈനിനായി അനുവദിച്ച 287 കോടിരൂപയിൽ 82.64 കോടിരൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചത്. ബാക്കി തുക തമിഴ്നാട്ടിലെ വിവിധ പദ്ധതികൾക്കായി വകമാറ്റി. റെയിൽവേ ആസ്ഥാനം ചെന്നൈയിൽ ആയതിനാൽ ആ തുക എങ്ങനെ ചെലവഴിക്കണമെന്ന് അവർ തീരുമാനിക്കും. കൂടാതെ മംഗലാപുരം, തിരുനെൽവേലി എന്നിവ കേന്ദ്രീകരിച്ച് പുതിയ ഡിവിഷനുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കവും കേരളത്തിന് ദോഷകരമായി മാറുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസന പ്രക്രിയയിൽ വിവിധ വെട്ടിങ്ങളിലായി വിവിധ പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിച്ചു പോന്നിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി 2008-09-ലും ആലപ്പുഴ വാഗൺ ഫാക്ടറി 2011-12-ലുമാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. പേർത്തറയിൽ ഓട്ടോകാസ്റ്റുമായി ചേർന്നുള്ള കോച്ച് നിർമ്മാണ ഫാക്ടറി 2007-08-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. തിരുവനന്തപുരം - ചെങ്ങന്നൂർ-സബർബൻ റെയിൽ നേരത്തേ കണക്കാക്കിയിരുന്നു. കേരളത്തിന് സ്വന്തമായി ഒരു സോൺ എന്ന നിലയിൽ 2011-12-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്ത് റെയിൽവേ മെഡിക്കൽ കോളേജ് 2009-10 സാമ്പത്തികവർഷം പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. കോട്ടയത്തും നേമത്തും കോച്ചിംഗ് ഡിപ്പോ 2011-ലാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. പാലക്കാട് സ്ലീപ്പർ പ്ലാന്റ് 2005-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. തിരുവനന്തപുരം ബോട്ട്ലിംഗ് പ്ലാന്റ് 2011-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചു. അങ്കമാലി-ശബരി റെയിൽപ്പാത 1997-ൽ പ്രഖ്യാപിക്കുകയും അതിന്റെ അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ നടക്കുകയുമാണ്. അങ്കമാലിയിൽനിന്ന് പെരുമ്പാവൂർ വരെയെത്തുന്നതിന് 100 കോടിരൂപ വേണം. അതിനും മതിയായ തുക മാറ്റിവച്ചിട്ടില്ല. കണ്ണൂർ-മട്ടന്നൂർ റെയിൽപ്പാത 2011-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. തിരുരങ്ങാടിപ്പാത സർവ്വേയുടെ കാര്യം നേരത്തേ നിശ്ചയിച്ചതാണ്, അതും നടന്നിട്ടില്ല. ഇടപ്പള്ളി -ഗുരുവായൂർ പാത സർവ്വേ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. ആ പദ്ധതിയും നടന്നിട്ടില്ല. ദശാബ്ദങ്ങളായ തൃശ്ശൂരി-മൈസൂർപ്പാതയുടെ സർവ്വേയും ഇതുവരെ നടന്നിട്ടില്ല. അങ്ങാടിപ്പുറം-കോഴിക്കോട് പാതയുടെ സർവ്വേയുടെ കാര്യത്തിലും മധുര -എറണാകുളം പാതയുടെ കാര്യത്തിലും തീരുമാനമായിട്ടില്ല. ചെന്നൈ-ബാംഗ്ലൂർ -എറണാകുളം-തിരുവനന്തപുരം അതിവേഗ റെയിൽവേയുടെ കാര്യം വിവിധ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ പറഞ്ഞതാണ്. അതും തീരുമാനമായിട്ടില്ല. കൂടുതൽ മെമു ട്രെയിനുകളുടെ കാര്യത്തിലും നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് പാതയുടെ കാര്യത്തിലും ഇതിനകം യാതൊരു നടപടിയുമുണ്ടായിട്ടില്ല. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ പ്രതിവർഷം 1,000 കോടി യാത്രക്കാർ സഞ്ചരിക്കുന്നതെന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. 100 കോടി ടൺ ചരക്കുനീക്കമാണ് ഒരുവർഷം നടക്കുന്നത്. 13 ലക്ഷത്തിലധികം തൊഴിൽ കൊടുക്കുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് റെയിൽവേ. 1.16 ലക്ഷം കിലോമീറ്ററോളം വരുന്ന പാത ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയ്ക്കുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ കണക്കിൽ 1761 യാത്രാവണ്ടികളാണുള്ളത്. ചരക്കുവണ്ടികൾ 7500 എണ്ണമാണുള്ളത്. അങ്ങനെ അതിരുകളില്ലാത്തവിധം രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാ മേഖലയിലും ഭൂസ്പർശം സങ്കൽപ്പിക്കാനാകാത്ത വിധത്തിലുള്ള രാജ്യത്തോളം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റെയിൽവേയുടെയുള്ള പ്രാധാന്യം ഈ പൊതുമേഖലയിൽ ഇന്ന് നടന്നുവരുന്നു. ഇത് ജനങ്ങളുടെ സമ്പത്താണ്. പരദേശി മൂലധനത്തിന് ലാഭം കൊയ്യാനുള്ള ഒരു മേച്ചിൽ സ്ഥലമായി റെയിൽവേയെ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഏറ്റവും അത്യാപത്കരമായ രീതിയാണ് ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയുടെ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ വിഭാവന ചെയ്യുന്നത്. മാനേജ്മെന്റ് വൈദഗ്ദ്ധ്യത്തിന്റെ വീരവാദങ്ങൾ മുഴക്കുന്ന ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയുടെ രാജ്യവിരുദ്ധനയത്തിന്റെ ഭീകരമുഖമാണ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് എന്നുപറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ചരിത്രത്തിന്റെ അസാധാരണവും ആപത്കരവുമായ തുടക്കമായി ഈ ബഡ്ജറ്റിനെ കണക്കാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. രാജ്യത്തിന്റെ പരമാധികാരത്തിനും സ്വാതന്ത്ര്യത്തിനും നേരെ മറ്റൊരർത്ഥത്തിൽ ഒരു പദ്ധതിയാണ് ഇതിലൂടെ വരുന്നത്.

ബ്രിട്ടൻ ആണ് ഇന്ത്യയിൽ റെയിൽവേ കൊണ്ടുവന്നത്. 1853-ലാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ബോംബെയിൽനിന്ന് തുടക്കം കുറിച്ചത്. അത് 1951-ൽ ദേശവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടു. ഇന്ത്യയിൽ ജനസേവനത്തിന്റെ തന്ത്രപ്രധാനമായ ഒരു സേവനമേഖലയിലെ ഏറ്റവും മാതൃകാപരമായിട്ടുള്ള, ജനങ്ങൾക്കാശ്വാസമേകുന്ന ചരിത്രത്തിലെ ഒരടയാളമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ. അത് സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുക എന്ന പ്രക്രിയയാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ വിഭാവന ചെയ്യുന്നത്. ബ്രിട്ടനിൽ റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ ബ്രിട്ടീഷ് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചു. ഒരു ദശാബ്ദക്കാലം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിന് ഏറ്റെടുത്ത ശക്തികൾ അവ ഉപേക്ഷിച്ചുപോയി. രണ്ടാമത് ബ്രിട്ടനിലെ ഗവൺമെന്റ് റെയിൽ നാഷണലൈസേഷൻ എന്ന നിലയിൽ നോട്ടിലൈറ്റ് ചെയ്ത് ദേശസാൽക്കരിക്കപ്പെടുകയാണ് ചെയ്തത്. ലോകത്തേറ്റവും വിദഗ്ദ്ധമായ റെയിൽ സംവിധാനം ആധുനിക ലോകത്തിന് കാണിച്ചുകൊടുത്ത ഒരു രാജ്യമാണ് ബ്രിട്ടൻ. സ്വകാര്യ മേഖലയിലേക്ക് പോയിട്ട് പൊതുമേഖലയിലേക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ നിർബന്ധിക്കപ്പെട്ടു. അതാണ് ലോകത്തിന്റെ അനുഭവപാഠം. ഇന്ന് കാണുന്ന റെയിൽവേയുടെ സമ്പത്തും സ്റ്റേഷനുകളുമെല്ലാം പരദേശിമൂലധനത്തിന് പണയംവച്ച് രാജ്യത്തെ കൊള്ളയടിക്കാനുള്ള നീക്കമാണ് നടത്തുന്നത്. അത്തരം നിലപാട് ഈ രംഗത്ത് മാത്രമല്ല മോദി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഡിഫൻസ് മേഖലയിൽ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ 100 ശതമാനവും സ്വകാര്യവൽക്കരണം, വിദേശമൂലധന നിക്ഷേപം എന്നുള്ള രീതി വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും തന്ത്രപ്രധാനമായ, രാജ്യത്തിന്റെ സുരക്ഷിതത്വത്തിനും പരമാധികാരത്തിനും അഖണ്ഡതയ്ക്കും കനത്ത വെല്ലുവിളി ഉയർത്തുന്ന നടപടിയാണ് മോദി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഡിഫൻസ് മേഖലയെ വിദേശ മൂലധന ശക്തികൾക്ക് കൊടുക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഭാരതത്തിന്റെ പല മേഖലകളിലും ആയുധഫാക്ടറികൾ ഉയരുന്നതായിരിക്കും രാജ്യം കാണാൻ പോകുന്നത്. നമ്മുടെ നാടിന്റെ സ്വാതന്ത്ര്യത്തിന് നേരെയുള്ള വെല്ലുവിളി ഈ രൂപത്തിൽ തുടർന്നാൽ മോദി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടം അവസാനിക്കുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ 1947-ന് മുമ്പുള്ള സാഹചര്യത്തിലേയ്ക്ക് ആധുനിക ഭാരതത്തിലെ പൗരന്മാർ പോരാട്ടത്തിന്റെ മാർഗ്ഗം സ്വീകരിക്കാൻ നിർബന്ധിതമായിത്തീരുന്ന അത്യാപത്കരമായ രാഷ്ട്രീയ-സാമൂഹ്യ സാഹചര്യം ഇന്ത്യ അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടിവരും. കേരളം ജാതി-മത-രാഷ്ട്രീയ ഭേദമെന്യേ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നുകൊണ്ട് ധിക്കാരപരമായ

ഇത്തരം നിലപാട് പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും കേരളം ഇന്ത്യയുടെ പുറന്തോക്കല്ലെന്നും ഇന്ത്യയുടെ അവിഭാജ്യഘടകമാണെന്നും അർഹതപ്പെട്ടത് അനുവദിച്ചേ മതിയാകൂ എന്നും പ്രഖ്യാപിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിലുള്ള തീരുമാനമെടുക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ പറഞ്ഞ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെതിരായിട്ടുള്ള പരാമർശങ്ങളോടും കേരളത്തിന് നീതി നിഷേധിച്ച സാഹചര്യങ്ങളോടും ഞാൻ സർവാത്മനാ യോജിക്കുകയാണ്. എനിക്ക് ഈ വിഷയത്തെക്കുറിച്ച് ആദ്യമായി പറയാനുള്ളത് ഈ ബഡ്ജറ്റ് വരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ കേരളത്തിന് ഒന്നും തരാൻ സാധ്യതയില്ല എന്നുള്ള കാര്യം എന്നെപ്പോലെയുള്ളവർക്കൊക്കെ ഏതാണ്ട് ഊഹിക്കാമായിരുന്നു. ആ പ്രതീക്ഷ, മലയാളി അല്ലെങ്കിലും മലയാളം പറയുന്ന ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോൾ അൽപ്പം ആനുകൂല്യം നമ്മൾ പ്രതീക്ഷിച്ചു. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയ്ക്ക് അവിടെ റോളൊന്നുമില്ല. കാരണം, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞാൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ നയിക്കുന്ന പ്രധാനമന്ത്രിയാണ് ആ പാർട്ടിയുടെ അവസാനത്തെ വാക്ക്. ബി.ജെ.പി.-യിലെയും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റേയും അവസാനവാക്ക് പ്രധാനമന്ത്രി തന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് അവർക്ക് ഒരു എം.പി.യെ.-പോലും നൽകാത്ത സംസ്ഥാനത്തോടുള്ള വിരോധം ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ പ്രധാനമന്ത്രി കേരളത്തോട് കാണിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട് എന്ന് നമുക്കൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്ന ഊഹം ഇന്ന് 100 ശതമാനവും ശരിയായി വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, ഇനിയുള്ള നാളുകളിൽ നമുക്ക് വ്യത്യസ്തങ്ങളായിട്ടുള്ള അഭിപ്രായങ്ങളുണ്ടാകാം. കേന്ദ്രത്തിൽ ഇന്നത്തെ ഗവൺമെന്റ് വരാനിടയായ സാഹചര്യം നമ്മൾ ബഡ്ജറ്റ് ചർച്ചകളിലൂടെ പ്രതിപാദിച്ചതാണ്. പക്ഷേ ഇനി നമുക്ക് വരിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ മാത്രമല്ല, ധനകാര്യ ബഡ്ജറ്റ് വരുമ്പോഴും നമുക്ക് വരിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒറ്റക്കെട്ടായി കേന്ദ്രത്തിൽ അതിശക്തമായ സമ്മർദ്ദവും അല്ലെങ്കിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ പ്രതിക്കൂട്ടിൽ നിർത്താനുള്ള കഴിവും നമുക്കുണ്ടാകണം. ട്രെയിനുകളേക്കാൾ കൂടുതൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളാണ് വേണ്ടത്.

അത്യാവശ്യം ചില ട്രെയിനുകൾ കന്യാകുമാരിവരെ നീട്ടിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കൂടുതൽ ട്രെയിനുകളും തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നാണ് പുറപ്പെടുന്നത്. കേരളത്തിലെ മെയിൻ സ്റ്റേഷനെന്നുപറഞ്ഞാൽ തലസ്ഥാന നഗരമായിട്ടുള്ള തിരുവനന്തപുരമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് വരുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ പല ട്രെയിനുകളും നിർത്താനുള്ള ട്രാക്കുകൾ ഇവിടെയില്ല. ദീർഘയാത്ര കഴിഞ്ഞുവരുന്ന ട്രെയിനുകൾ പിറ്റ്ലൈനിൽ നിർത്തി അറൈൻമെന്റ് (ആറ് മണിക്കൂറോളം അത് പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് കണക്ക്) പരിശോധിച്ചതിനുശേഷമാണ് അടുത്ത യാത്രയ്ക്ക് തയ്യാറെടുക്കുന്നത്. ഇന്ന് വരുന്ന ട്രെയിനുകൾ നിർത്തിയിടാൻ സ്ഥലമില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് നേമത്ത് 30 ഏക്കറോളം സ്ഥലം സംസ്ഥാന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റ് വിട്ടുകൊടുത്തുകൊണ്ട് റെയിൽവേ മാർഷലിംഗ് യാർഡ് സ്ഥാപിക്കണമെന്ന് നമ്മൾ ഡിമാൻഡ് വച്ചത്. ദൗർഭാഗ്യമെന്ന് പറയട്ടെ, അതിനെ കുറിച്ചൊന്നും ഈ ബഡ്ജറ്റിലില്ല. മാർഷലിംഗ് യാർഡ് സ്ഥാപിക്കാത്തിടത്തോളംകാലം എത്ര ട്രെയിൻ വന്നാലും ഉൾക്കൊള്ളാനുള്ളശേഷി നമുക്കില്ല. വണ്ടി ക്ലീൻ ചെയ്യാനും അറ്റൻമെന്റ് പരിശോധിക്കാനും അടുത്ത യാത്രയ്ക്ക് സമയമാകുമ്പോൾ ട്രെയിൻ മെയിൻ സ്റ്റേഷനിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാനുള്ള സംവിധാനമാണ് മാർഷലിംഗ് യാർഡ് കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിച്ചത്. പക്ഷെ അത് നമുക്ക് ലഭ്യമായിട്ടില്ല. തിരുവനന്തപുരത്ത് നാല്, അഞ്ച് എന്നീ പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളിലാണ് വരുന്ന ട്രെയിനുകൾ പാർക്ക് ചെയ്യുന്നത്. സ്ഥിരം യാത്രചെയ്യുന്ന നമ്മളൊക്കെ ഒന്നാം പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽനിന്ന് രണ്ട്, മൂന്ന് പ്ലാറ്റ്ഫോമിലേക്ക് കയറുമ്പോഴാണ് ദീർഘദൂര യാത്രകഴിഞ്ഞ് വരുന്ന യാത്രക്കാർ ഒരുമിച്ചിറങ്ങുന്നത്. അവർക്ക് ഇറങ്ങാനും രണ്ട്, മൂന്ന് എന്നീ പ്ലാറ്റ്ഫോമിലേക്ക് പോകുന്നവർക്ക് കയറാനും പറ്റാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ടാണ് കൊച്ചുവേളി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിക്കാനും സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാനും തീരുമാനിച്ചത്. അതിന്റെ ആദ്യത്തെ പ്രവൃത്തിയാണ് നടത്തിയത് ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ ഉള്ളതുകൊണ്ടായിരിക്കാം, ഇപ്പോൾ 75 ലക്ഷം രൂപ അനുവദിച്ചത്, ആകെ ആവശ്യമുള്ള സാമ്പത്തികമായ കണക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ അതിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് വർക്കിനുപോലും ഈ തുക തികയില്ല. തിരുവനന്തപുരത്ത് പുതിയ സംവിധാനങ്ങളൊക്കെ ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും കൊച്ചുവേളിയിലെ റെയിൽവേ ടെർമിനൽ വികസിപ്പിക്കാത്തിടത്തോളംകാലം ആവശ്യങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധ്യമല്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, ഈ ദുരിതം നമ്മളെന്നും അനുഭവിക്കേണ്ടിയും വരും. 75 ലക്ഷംരൂപകൊണ്ട് യാതൊരു നവീകരണവും നടക്കാൻ പോകുന്നില്ല. റെയിൽവേ ഡബ്ലിംഗും വൈദ്യുതീകരണവും സംബന്ധിച്ച് 1995-ൽ പി. വി. നരസിംഹറാവു പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് കേരളത്തിലെ 29 എം.പി.-മാർ (20 ലോക്സഭാ അംഗങ്ങളും 9 രാജ്യസഭാ അംഗങ്ങളും) ചേർന്ന് കേരളത്തിന് ലഭിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒരു നിവേദനം സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. അന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പറയാതെ ടോപ്പ് പ്രയോറിറ്റി വേണ്ട കാര്യങ്ങൾ പറയാനാണ്. കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള 29 എം.പി.-മാരും യോഗം ചേർന്നപ്പോൾ, ഇപ്പോഴത്തെ എം.പി. ആയ ശ്രീ. മുല്ലപ്പള്ളി രാമചന്ദ്രൻ, അന്തരിച്ച രാമണ്ണ റൈ ഉൾപ്പെടെ പാലക്കാട് ഒഴികെയുള്ള മറ്റെവിടെയെ അഞ്ച് ജില്ലകളിൽനിന്നുള്ള എം.പി.-മാർ പറഞ്ഞത് എപ്പോഴും അവഗണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഷൊർണ്ണൂർ-മംഗലാപുരം റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന് ഒന്നാംസ്ഥാനം കൊടുത്തില്ലെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ ഈ നിവേദനത്തിൽ ഒപ്പിടില്ലെന്നാണ്. ഞങ്ങളുടെ നിർബന്ധംമൂലം ഒന്നാമത്തെ പ്രയോറിറ്റിയായി കൊടുത്തത് ഷൊർണ്ണൂർ-മംഗലാപുരം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിനുള്ള നിവേദനമാണ്. ഇപ്പോഴും നേത്രാവതിപ്പാലം പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള പണമില്ല. നേത്രാവതിപ്പാലം പൂർത്തീകരിച്ചാലേ ഇന്നത്തെ ഡബ്ലിംഗ്ലൈൻ കൊണ്ട് ഉപകാരം കിട്ടുകയുള്ളൂ. അതിനെക്കുറിച്ചൊന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ യാതൊന്നും പറയുന്നില്ല. കർണ്ണാടകത്തിൽ ബി.ജെ.പി.-യുടെ എം.പി. ഉണ്ടായിട്ടുപോലും അതിനെക്കുറിച്ചൊന്നും യാതൊരു പരാമർശവുമില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുപോലെ വൈദ്യുതീകരണത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ, ഷൊർണ്ണൂരിൽനിന്നും കോഴിക്കോടുവരെ ലൈൻ മൊത്തം വലിക്കുകയും കോഴിക്കോട് റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനടുത്തുള്ള ഓവർബ്രിഡ്ജ് ഉയർത്തുന്ന പ്രവർത്തനം നിലവിൽ പൂർത്തീകരിക്കുകയും ചെയ്തെങ്കിലും ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനിൽ വേണ്ട രീതിയിൽ ട്രയൽ റൺ നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ ഇതൊക്കെ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കാനേ സാധ്യമാകൂ. രാവിലെ ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിനിൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്നും കോഴിക്കോടുവരെ പോകുന്ന ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ്സും ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം പോകുന്ന കണ്ണൂർ ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ്സും ഷൊർണ്ണൂരിൽചെന്ന് ഡീസൽ എഞ്ചിനാക്കി മാറ്റുന്നതിന് അരമണിക്കൂറാണ് കിടക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഷൊർണ്ണൂരിൽ എത്തുമ്പോൾ ലേറ്റാവുന്നത് കൂടാതെയാണ് ഇത്തരത്തിലുള്ള അര മണിക്കൂർ കാത്തിരിപ്പും. ഇതുതന്നെയാണ് തിരിച്ചുമുള്ളത്. ഇവിടെ ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനെക്കുറിച്ച് യാതൊന്നും പറയുന്നുമില്ല, അതിനുള്ള ഫണ്ടുമില്ല. പിന്നെ എങ്ങനെ നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും; എല്ലാംകൊണ്ടും കേരളത്തെ അവഗണിച്ചിട്ടുള്ള സമീപനമാണുള്ളത്.

കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കായംകുളം-എറണാകുളം റൂട്ടിൽ കോട്ടയം, ആറ്റിപ്പുഴവഴിയുള്ള കായംകുളം-ഹരിപ്പാടും മുളന്തുരുത്തി-പിറവം റോഡും പൂർത്തീകരിച്ചതൊഴിച്ചാൽ ബാക്കിയുള്ള ഡബ്ലിംഗ് പണികൾ എങ്ങുമെത്തിയിട്ടില്ല. ഇപ്പോഴുള്ള പണ്ടുകൊണ്ട് കുറച്ച് ഡബ്ലിംഗ് വർക്ക് നടക്കുമായിരിക്കും. പക്ഷെ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. കായംകുളം - കോട്ടയം റൂട്ടും കായംകുളം-ആറ്റിപ്പുഴ റൂട്ടും എറണാകുളവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധ്യമല്ല, കാരണം അതിനുള്ള പണ്ടില്ല. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങേയ്ക്കറിയാവുന്നതാണ്, ഇൻഡ്യാ രാജ്യത്ത് കാശുകൊടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്നത് കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള യാത്രക്കാരാണ്. ഏറ്റവുമധികം ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ട അനാഥകുട്ടികളെ കൊണ്ടുവന്ന സംഭവത്തിൽ ഝാർഖണ്ഡിൽനിന്നും ട്രെയിനിൽ പാലക്കാട് എത്തിയപ്പോഴാണ് പിടിച്ചത്. അപ്പോഴാണ് സ്കാഡ് വന്നത്. മറ്റ് സ്കാഡുകളൊക്കെ കടലാസ്സിലേ ഉള്ളൂ. പാലക്കാട് എത്തി പരിശോധന നടത്തിയപ്പോഴാണ് അനധികൃതമായി സഞ്ചരിക്കുന്നുവെന്നുള്ള കാര്യം കണ്ടുപിടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. കേരളത്തിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കാശ് കൊടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരെ അപമാനിക്കുകയാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ചെയ്തത്. ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി പ്രധാനമന്ത്രിയാകുന്നതിനുമുമ്പ് അവരുടെ ഇലക്ഷൻ പ്രചരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി അദ്ദേഹം തിരുവനന്തപുരത്ത് വന്നു. അദ്ദേഹം വന്ന് ഒരു പൊതുയോഗത്തിൽ പ്രസംഗിച്ചത് ശബരിമലയെ എന്തുകൊണ്ട് ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമാക്കുന്നില്ലെന്നാണ്. ഭക്തർക്ക് ദർശിക്കാനുള്ള ശബരിമല ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമാക്കിയില്ല എന്നുള്ളതാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ പരാതി. കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് എന്തുകൊണ്ട് ശബരിമലയെ ഒരു ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമായി പ്രഖ്യാപിച്ചില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി പ്രധാനമന്ത്രി ആയതിനു ശേഷമുള്ള റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇൻഡ്യയിലെ പ്രധാന ക്ഷേത്രങ്ങളെ യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പുതിയ ട്രെയിൻ വന്നപ്പോൾ നമ്മുടെ ശ്രീപത്മനാഭ സ്വാമി ക്ഷേത്രം ഇല്ല. തിരുപ്പതി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ക്ഷേത്രങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷെ,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നമ്മുടെ തിരുവനന്തപുരത്തിനെക്കുറിച്ചോ ശ്രീപദ്മനാഭസ്വാമി ക്ഷേത്രത്തിനെ കുറിച്ചോ ഒന്നും പറയുന്നില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനു ശേഷം കുറെ കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാർ കേരളത്തിലെ അമ്പലങ്ങളിൽ കുളിച്ചു തൊഴാനായി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ അതിഥിയായിവന്ന് വലിയ പ്രഖ്യാപനങ്ങളൊക്കെ നടത്തിയിട്ടാണ് പോയത്. പക്ഷെ, ബഡ്ജറ്റ് വന്നപ്പോൾ അവർ തനിസ്വരൂപം കാണിക്കുകയാണുണ്ടായത്. എന്തുകൊണ്ടാണ് കേരളത്തിനെ നിഷേധിച്ചതെന്ന് ചോദിച്ചാൽ, ഇവിടെനിന്ന് വിജയിച്ച 20 എം.പി.-മാർ യു.ഡി.എഫ്.-ഉം എൽ.ഡി.എഫ്.-ലും പെട്ടവരായതുകൊണ്ടാണ് നമ്മളോട് ഈ വൈരാഗ്യം കാണിച്ചത് എന്നുള്ളത് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. മുഖ്യമന്ത്രി വേണ്ട സമയത്ത് ഓർമ്മിപ്പിച്ചില്ലായെന്നാണ് നേരത്തെ ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ പറഞ്ഞത്. ഓർമ്മിപ്പിക്കാഞ്ഞിട്ടും കൊടുക്കാഞ്ഞിട്ടുമല്ല. ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായി ചാർജ്ജെടുത്ത അന്നുമുതൽതന്നെ കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള മുഴുവൻ എം.പി.-മാരും അദ്ദേഹത്തിനോടുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യംകൊണ്ട് കാര്യങ്ങൾ വിശദമായി പറയുകയും ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങളെല്ലാം ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. ഇവിടെ നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, ഞങ്ങളുടെ പാർട്ടിയിലെ ഒരാളെപ്പോലും വിജയിപ്പിക്കാത്ത സംസ്ഥാനത്തിന് ഒന്നും കൊടുക്കില്ലെന്നാണ് അവർ പറയുന്നതെങ്കിൽ അതിനെ ഒറ്റക്കെട്ടായി എതിർക്കാൻ കേരളത്തിലെ ഭരണ കക്ഷിയും പ്രതിപക്ഷവും ഒന്നിച്ചുനിൽക്കണം. ബി.ജെ.പി.-യുടെ സംസ്ഥാന നേതൃത്വം കത്തുകൊടുത്തിട്ടും കിട്ടാതെ വന്നപ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പറയാതിരുന്നിട്ടാണ് കേരളത്തിന് ട്രെയിൻ കിട്ടാത്തതെന്ന വിധത്തിൽ ഗവൺമെന്റിനെയാണ് കുറ്റം പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ അടിയന്തര പ്രമേയത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുതന്നെ ഔദ്യോഗിക ആവശ്യങ്ങൾക്കല്ലാതെ കേരളത്തിൽ വരുന്ന കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരെ ഇനി സ്റ്റേറ്റിന്റെ ഗസ്റ്റുകളായി സ്വീകരിക്കരുത്. നമ്മുടെ പ്രതിഷേധം ശക്തമായി രേഖപ്പെടുത്തണം. കേരളമെന്നു പറഞ്ഞാൽ ഇൻഡ്യയുടെ ഭാഗം തന്നെയാണ്. അതിനുപകരം നമ്മളെ ചവിട്ടി തെറിക്കാനാണ് ശ്രമിക്കുന്നതെങ്കിൽ അതിനെതിരെ ശക്തമായി പ്രതികരിക്കാൻ നമ്മൾ മുന്നോട്ടുവരണം. വിദേശത്തുപോകുമ്പോൾ ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതിനിധിയല്ലാതെ ഒരുകേന്ദ്രമന്ത്രി സ്വന്തം കാര്യത്തിനാണ് പോകുന്നതെങ്കിൽ അവിടെ യാതൊരു ആനുകൂല്യവുമില്ല. ഒരു പാസ്സഞ്ചറുടെ ആനുകൂല്യം മാത്രമേ മറ്റ് രാജ്യങ്ങൾ നമുക്ക് തരികയുള്ളൂ. എന്തുകൊണ്ട് നമുക്ക് അത്തരത്തിൽ പിന്തിച്ചുകൂടാ; സ്വന്തം ആവശ്യത്തിന് വരുന്നവർ സ്വന്തം പോക്കറ്റിൽനിന്ന് കാശെടുത്ത് വരട്ടെ, അല്ലാതെ സർക്കാർ ചെലവിൽവന്ന് കാര്യങ്ങളെല്ലാം നടത്തി അവസാനം നമുക്ക് ചവിട്ടുംതന്ന് പോകുന്ന ഏർപ്പാട് അവസാനിപ്പിക്കാൻ തീർച്ചയായും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുൻകയ്യെടുക്കണമെന്ന് മാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ഈ അവഗണനയ്ക്കെതിരായ ശക്തമായ പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തികൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എളമരം കരീം: സർ, ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തെ അവഗണിക്കുകയല്ല, അപമാനിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇവിടെ എനിക്കുമുമ്പ് സംസാരിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരത്തോട് ഞാനും പൂർണ്ണമായി യോജിക്കുകയാണ്. ഒരിക്കൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള ഹൈക്കോടതിതന്നെ കേരളത്തോടുള്ള റെയിൽവേയുടെ അവഗണനയെ സംബന്ധിച്ച് ഒരുപരാമർശം നടത്തുകയുണ്ടായി. കേരളം ഉൾപ്പെടെയുള്ള
02.31.PM] ദക്ഷിണേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളോട് റെയിൽവേയ്ക്ക് അവഗണന യെന്നാണ് ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞത്. നിവൃത്തിയില്ലാത്ത കോച്ചുകളാണ് ഇവിടേയ്ക്ക് അനുവദിക്കുന്നതെന്ന് ചീഫ് ജസ്റ്റീസ് ഡോ. മഞ്ജുള ചെല്ലൂർ ഉൾപ്പെട്ട ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് നിരീക്ഷിച്ചു. ഈ നിരീക്ഷണം വന്നത് ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വരുന്നതിന് മുൻപാണ്, മാർച്ച് മാസത്തിലാണ്. സംസ്ഥാനത്തോടുള്ള റെയിൽവേയുടെ അവഗണന ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം മാത്രമുണ്ടായതാണെന്നുള്ള നിലയിൽ പോയാൽ അത് വസ്തുതാപരമാവില്ല. ഇനി സംസാരിക്കാൻ പോകുന്ന അപ്പുറത്തുള്ള നേതാക്കൾ ആ വിഷയം പരിഗണിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. കഴിഞ്ഞ 10 വർഷക്കാലവും കേരളത്തോട് കാണിച്ചിരുന്നത് ഇതിന് വ്യത്യസ്തമായ സമീപനമായിരുന്നില്ല എന്നത് ഒരു വസ്തുതയാണ്.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ)

2004 മുതൽ 2014 വരെയുള്ള 10 വർഷത്തിനിടയിൽ വിവിധ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ അനുവദിച്ച 722 ട്രെയിനുകളിൽ കേരളത്തിന് ലഭിച്ചത് 30 എണ്ണം മാത്രമാണ്. അത് വച്ച് നോക്കിയാൽ കേരളത്തെ പരിഗണിച്ചതാണെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കില്ലല്ലോ? യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ അവസാനത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽപോലും കേരളത്തിന് കടുത്ത അവഗണനയാണുണ്ടായത്. ഈ അവഗണനയുടെ ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണമാണ് കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി. അത് കാണാതെ നമുക്ക് ഈ വിമർശനം പൂർത്തിയാവില്ല. കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരി മാസത്തിൽ മലയാള മനോരമ മുഖപ്രസംഗമെഴുതിയത്, 'ശാപമോക്ഷമില്ലേ കഞ്ചിക്കോടിന്' എന്നാണ്. രൂക്ഷമായ വിമർശനമാണ് അന്ന് മലയാള മനോരമ മുന്നോട്ടുവച്ചത്. സ്വപ്ന പദ്ധതിയായ കോച്ച് ഫാക്ടറിയെക്കുറിച്ച് ബഡ്ജറ്റിൽ ഒരു പരാമർശംപോലും നടത്താത്തത് കേരളത്തോടുള്ള വെല്ലുവിളിയാണെന്ന ജനപ്രതിനിധികളുടെ ആക്ഷേപം ശരിവയ്ക്കുന്നതാണ് ഇതുവരെയുള്ള റെയിൽവേയുടെ സമീപനം. തറക്കല്ലിട്ടശേഷം പദ്ധതി നിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ച് പല പ്രഖ്യാപനങ്ങളും നടത്തിയെങ്കിലും ഫാക്ടറിക്ക് ഇതുവരെ തറക്കല്ലിൽനിന്ന് മോചനമായിട്ടില്ലെന്നതിൽ റെയിൽവേയുടെ കാര്യക്ഷമതയില്ലായ്മയും ആസൂത്രണപ്പിഴവും മറയില്ലാതെ തെളിയുന്നു. 2012 ഫെബ്രുവരി 21-ന് പദ്ധതി സ്ഥലമായ കഞ്ചിക്കോടിനുവടക്കുഭാഗം പാലക്കാട്ടെ കോട്ട മൈതാനത്ത് കോച്ച് ഫാക്ടറിയുടെ പ്രതീകാത്മകമായ തറക്കല്ലിടൽ നടത്തുകയുണ്ടായി. അത് തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കലിന്റെ പ്രതീകമല്ലെന്ന് തെളിയിക്കേണ്ട ബാദ്ധ്യത റെയിൽവേയ്ക്കുണ്ട്. മലയാള മനോരമ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച മുഖപ്രസംഗമെഴുതിയത് കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരിയിലാണ്. പിറവം ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പിനുമുൻപ് രാഷ്ട്രീയ പ്രചരണം നടത്താൻ അന്നത്തെ കേന്ദ്ര മന്ത്രി. ശ്രീ. ദിനേശ് ത്രിവേദിയെ കൊണ്ടുവന്ന് തറക്കല്ലിടൽ എന്ന പരിഹാസ്യമായ ഒരു പരിപാടി സംഘടിപ്പിച്ചതിനപ്പുറം കോച്ച് ഫാക്ടറി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ എന്തുനടപടിയാണ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തത്? റെയിൽവേ കോച്ച് ഫാക്ടറി പ്രഖ്യാപിച്ച ഉടനെ ആവശ്യമായ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സമയം എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഏടുത്തുകൊടുത്തു. 400 കെ.വി. സബ്സ്റ്റേഷൻ യുദ്ധകാല വേഗതയിലാണ് അന്നത്തെ വൈദ്യുതിമന്ത്രി ശ്രീ. എ. കെ. ബാലന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ അവിടെ പൂർത്തീകരിച്ചുകൊടുത്തത്. എല്ലാ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളും നമ്മൾ ഒരുക്കിക്കൊടുത്തു. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി പ്രഖ്യാപിച്ച അതേസമയംതന്നെ പ്രഖ്യാപിച്ച ഉത്തർപ്രദേശിലെ റായ്ബറേലിയിലെ കോച്ച് ഫാക്ടറി പൂർത്തിയായി. മനോരമ പറയുന്നു കഞ്ചിക്കോടിനൊപ്പം പ്രഖ്യാപിച്ച ഉത്തർപ്രദേശിലെ റായ്ബറേലി കോച്ച് ഫാക്ടറിയിൽ ഒരുവർഷം മുമ്പ് കോച്ചുകൾ നിർമ്മിച്ചുതുടങ്ങി എന്നാണ്. അതിനുവേണ്ടി അവിടെയുണ്ടായ രാഷ്ട്രീയ-സംഘടിത സമ്മർദ്ദവും സാധീനവും കേരളത്തിനുവേണ്ടി ആരും നടത്തിയില്ല. ഇത് നിങ്ങളെ വെറുതെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല. 8 കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരും നിങ്ങൾ നേതൃത്വം നൽകുന്ന കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും ഉണ്ടായിരുന്ന കാലത്ത് കേരളം നേരിട്ട ഗതികേടാണിത്. കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് മന്ത്രിമാർ വരുമ്പോൾ അവരെ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുമ്പോൾ ഇതൊക്കെ ആലോചിച്ചിട്ടുവേണം ചെയ്യാൻ. ഞങ്ങൾക്കതിന് വിരോധമൊന്നുമില്ല. പക്ഷേ വിൽക്കാല പ്രാബല്യത്തോടെ ചെയ്യാൻ പറ്റുമോ? കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ യഥാസമയം കേന്ദ്രത്തിനെ അറിയിക്കുന്നതിൽ വീഴ്ച സംഭവിച്ചുവോ എന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് സ്വയം വിമർശനപരമായി പരിശോധിക്കണം. കേന്ദ്രത്തിൽ പോയി ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയെകണ്ട് നിവേദനം നൽകിയെന്നൊക്കെ പറഞ്ഞു. അതെപ്പോഴാണ്? നിങ്ങൾ മന്ത്രിസഭാ പുനഃസംഘടന സംബന്ധിച്ചും ഗ്രൂപ്പ് തർക്കം പരിഹരിക്കാനുമൊക്കെ ഡൽഹിയിൽ പോകുമ്പോൾ ആ കൂട്ടത്തിൽ ഒരു നിവേദനവുമായിട്ടാണ് പോകുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ ഏത് ആവശ്യങ്ങളാണ് നിങ്ങൾ മുൻകൂട്ടി അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്? വണ്ടി പോയിട്ട് കൈകാണിക്കുന്നതുപോലെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് തയ്യാറാക്കിയതിനുശേഷം നിങ്ങൾ നിവേദനം കൊടുക്കുന്നതിൽ എന്തെങ്കിലും കാര്യമുണ്ടോ? കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ നേരത്തെ തയ്യാറാക്കി ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി പരിച്ചെയ്ത് റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ ആളുകളെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തിയശേഷമല്ലേ മന്ത്രിയുടെ അടുത്തേയ്ക്ക് എത്തുന്നത്; ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നത് മേയ് മാസം 10-ന് ശേഷമാണ്. അതിനു മുൻപുതന്നെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജോലികൾ തുടങ്ങുമെന്ന് ആർക്കാണ് അറിയാത്തത്? ഇതൊന്നും ഗൃഹപാഠം ചെയ്യാതെ കേരളത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ ശ്രമിക്കാത്ത യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ നടപടിക്കും ഈ കാര്യങ്ങളിൽ ഒരുപങ്കുണ്ട് എന്നുള്ളത് നിങ്ങൾ നിഷേധിക്കരുത്. ഇക്കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഞാൻ പറയുന്നത് നിങ്ങളെ കുറ്റപ്പെടുത്താനല്ല, അടുത്ത വർഷമെങ്കിലും ഈ പിഴവ് ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള മുൻകരുതലെടുക്കാൻ നിങ്ങൾ ശ്രമിക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. കേരളം റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ വളരെയേറെ അവഗണിക്കപ്പെട്ടു എന്നുള്ള വസ്തുത കൂടുതൽ വിശദീകരിക്കാതെ തന്നെ എല്ലാവർക്കും മനസ്സിലാകുന്നകാര്യമാണ്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയും ശ്രീ. കെ. മുരളീധരനുമൊക്കെ ഇതിനെസംബന്ധിച്ചു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതിനാൽ കൂടുതൽ ആവർത്തിക്കേണ്ടതില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നമുക്ക് ഡബ്ലിംഗ് പൂർത്തീകരിക്കാനും വൈദ്യുതീകരണത്തിനുമൊന്നും പറ്റിയില്ല. 25 വർഷത്തിലേറെ പഴക്കമുള്ള കോച്ചുകളാണ് കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ 75 ശതമാനവുമെന്ന് റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദുതന്നെ ഒരിക്കൽ നിയമസഭയിൽ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി പറഞ്ഞതാണ്. കേരളത്തോട് എന്തുമാകാമെന്ന നിലപാടാണുള്ളത്. നമ്മുടെ കാര്യങ്ങളൊക്കെ തീരുമാനിക്കുന്നത് ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ ചെന്നൈ ആസ്ഥാനത്താണ്. സ്റ്റേറ്റിന് ഒന്നുമില്ല. ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ ആസ്ഥാനമായ ചെന്നൈയിലേക്കാണ് ഫണ്ടുകളെത്തുന്നത്, ഫണ്ട് ചെലവഴിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുന്നതും കോച്ചുകൾ തീരുമാനിക്കുന്നതും ട്രെയിൻ തീരുമാനിക്കുന്നതും അവിടെനിന്നാണ്. 2001 മുതൽ 2012 വരെ ആകെ അനുവദിച്ച 2,708 കോടിരൂപയിൽ 1,465 കോടിരൂപ മാത്രമേ ഇവിടെ ചെലവഴിച്ചിട്ടുള്ളൂ. ബാക്കി തുക തമിഴ്നാട്ടിൽ കൊണ്ടുപോയി ചെലവഴിച്ചു. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ അതിന്റെ കണക്ക് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതും അങ്ങനെ തന്നെയാണ്. നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ട റെയിൽവെയുടെ സർവ്വേ നടത്തുന്ന കാര്യങ്ങളിൽപ്പോലും ഈ പ്രാവശ്യം പരാമർശമില്ല. നഞ്ചൻകോട്-നിലമ്പൂർ, മൈസൂർ-തലശ്ശേരി, ശബരി പാത തുടങ്ങിയ പുതിയ പാതകൾക്കുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ നാം മുന്നോട്ടുവച്ചിരുന്നു. ചെറിയ തുകയാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. പക്ഷേ അതിന് അനുവദിച്ച തുകപോലും ഇതുവരെ വിനിയോഗിക്കാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചിട്ടില്ല; അല്ലെങ്കിൽ റെയിൽവേയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല.

റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ ആധുനികവൽക്കരണം പ്രധാനമാണ്. തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനെ അന്താരാഷ്ട്രനിലവാരത്തിലുള്ള റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനായി ഉയർത്തുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീ. ശശി തരൂരിന്റെ ചിരിക്കുന്ന എത്ര ഹ്യൂമ്സ് ബോർഡുകളാണ് ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റുകളിൽ ഇപ്പോഴും തൂങ്ങിക്കിടക്കുന്നത്? എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ സാധിച്ചോ? കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേക്ക് ഉയർത്തുമെന്നായിരുന്നു അവിടത്തെ എം. പി. ശ്രീ. എം. കെ. രാഘവന്റെ പ്രഖ്യാപനം. ആ വകയിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ചിരിക്കുന്ന കുറെ ചിത്രവും ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റിൽ തൂങ്ങിക്കിടക്കുന്നു. വല്ലതും സംഭവിച്ചോ? അവിടെ എസ്കലേറ്റർ സ്ഥാപിച്ചാൽ എന്താണ് നേട്ടം? ഷോപ്പിംഗ് സെന്ററുകളിലും സൂപ്പർമാർക്കറ്റുകളിലും ഉള്ള എസ്കലേറ്റർ വലിയ വികസനത്തിന്റെ പ്രതീകമാണോ; യാത്രക്കാർ തിങ്ങിനിറഞ്ഞുവരുന്ന തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ കാലുകുത്താനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടോ; എന്തെല്ലാം പ്രയാസങ്ങളാണ് നമ്മൾ നേരിടുന്നത്? പുതിയൊരു വികസനവും നമുക്ക് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. നമുക്ക് പുതിയ തീവണ്ടികളില്ല. ആകെയൊരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചത് കർണ്ണാടകത്തിൽനിന്ന് കാസർഗോഡ് വരെയാണ്. മറ്റൊരു പുതിയ നിർദ്ദേശവും ഈ ബഡ്ജറ്റിലില്ല. കേരളത്തെ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ അപമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കാശുകൊടുത്ത് ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്ന യാത്രക്കാർ ഏറ്റവും കൂടുതലുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഒരുതരത്തിലുള്ള പരിഗണനയും നമുക്കില്ല. ഒരു മെമു സർവ്വീസോ, ഷട്ടിൽ സർവ്വീസോ സബർബൻ ട്രെയിനോ ഇല്ല. സബർബൻ ട്രെയിനെന്നു പറയുമ്പോഴും തിരുവനന്തപുരം സബർബൻ ട്രെയിനിനെ കുറിച്ചേ പറയുന്നുള്ളൂ. ഇതുപോലെതന്നെ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരമാണ് കോഴിക്കോട്. കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, തൃശ്ശൂർ എന്നിവയ്ക്കിടയിൽ സബർബൻ ട്രെയിൻ എന്നുള്ള നിർദ്ദേശംപോലും ഈ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടില്ല. അതും പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. കോഴിക്കോട് നഗരത്തിൽ ട്രെയിൻ ആരംഭിക്കണമെങ്കിൽ പിറ്റ്‌ലൈൻ സൗകര്യം വേണം. ഐ.ടി. കേന്ദ്രമായ ബാംഗ്ലൂരിലേക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ യാത്ര ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ബാംഗ്ലൂർ യാത്രയ്ക്ക് പോകുന്ന വർക്ക് ട്രെയിൻ ആശ്രയമുണ്ട്. അത്തരം കാര്യങ്ങളൊന്നും നിർവ്വഹിക്കപ്പെടുന്നില്ല.

ഇതെല്ലാംപറയുന്ന കൂട്ടത്തിൽ ഒരുകാര്യംകൂടി പറയാം. റെയിൽവേ സഹകാര്യവൽക്കരണത്തിലേക്ക് പോകുകയാണ്. പുതിയ ബഡ്ജറ്റിൽ വരുന്ന ഏറ്റവും മാരകമായ ഒരു പ്രശ്നം അതാണ്. 1951-ൽ ദേശസാൽക്കരിക്കപ്പെട്ട ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ പണം മുടക്കുന്ന കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ കയ്യിൽ ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കാനുള്ള നീക്കമാണ് ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത്. വാഭം കിട്ടാത്ത ഏതെങ്കിലും ബിസിനസ്സ് കോർപ്പറേറ്റുകൾ ഇത് നടത്തുമോ? ഡൽഹി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽനിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേക്ക് മെട്രോ സർവ്വീസ് തുടങ്ങിയത് റിലയൻസ് ആയിരുന്നു. ലാഭം കിട്ടുന്നില്ല എന്നുകണ്ടപ്പോൾ അവരത് ഒഴിവാക്കി ഡൽഹി മെട്രോയെ ഏൽപ്പിച്ചു. അപ്പോൾ അവർക്ക് ലാഭം കിട്ടണമെങ്കിൽ യാത്രാക്കൂലിയും ചരക്കു-കടത്തു കൂലിയും കൂട്ടേണ്ടിവരും. ഒരു പൊതുസേവകൻ എന്ന നിലവരത്തിൽ നിന്ന് ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ ഇൻഡ്യയിലെ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കാനുള്ള വാണിജ്യ സ്ഥാപനമാക്കി മാറ്റുകയെന്ന അപകടകരമായ നിർദ്ദേശമാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ പുറത്തു വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇതിനെതിരെ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഇടതുപക്ഷ-വലതുപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ നമ്മുടെ പ്രതിഷേധ മറിയിക്കുകയും ഇക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുണ്ടായ അമാന്തം അല്ലെങ്കിൽ ഇടപെടാൻ വൈകിപ്പോയ പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്ത് ഭാവിയിൽ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള മുൻകരുതലുണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, കേന്ദ്രസർക്കാർ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരള ജനതയെ അവഗണിച്ചതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തിന്മേൽ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. എല്ലാ വർഷവും റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കാറുണ്ട്. പക്ഷെ ഈ വർഷം അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെപ്പോലെ 02.41.PM] കേരളത്തെ പാടെ അവഗണിച്ച ഒരു ബഡ്ജറ്റ് മുൻപുണ്ടായിട്ടില്ല. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഈ വർഷം റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുകവഴി കേരള ജനതയെ ഒന്നടങ്കം കൂക്കിവിളിച്ചും അവഗണിച്ചും കാട്ടിയ സമീപനം, ഒരു പ്രതികാരദാഹിയുടെ അട്ടഹാസം പോലെയാണ്. ഇങ്ങനെയൊരു ചർച്ച ഒരുക്കിയതിൽ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന്മേൽ ചർച്ചയാകാം എന്ന ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനത്തെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലുണ്ടായ ഒരു മാറ്റം,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ ഇപ്പോൾ ഭരിക്കുന്ന കക്ഷിക്ക് അനുകൂലമായി ഒരാളെ കിട്ടിയില്ല എന്നതുകൊണ്ടുമാത്രം കാണിക്കുന്ന സമീപനം ഒരു ജനാധിപത്യ രാജ്യത്ത് ഭൂഷണമല്ല. രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി നമ്മെളെല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി നാടിന്റെ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുമ്പോൾ, നാടിന്റെ വികസനത്തെ ഒന്നായി കാണാൻ നമുക്ക് കഴിയണം. അങ്ങനെയുള്ള ഭരണാധികാരിക്കൾക്ക് മാത്രമേ രാജ്യത്ത് സമാധാനവും സന്തോഷവും വികസനവും പുരോഗതിയുമൊക്കെ നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. കേന്ദ്രഭരണത്തിൽ ഒരു പ്രതിനിധിയെ ഇവിടെനിന്നും കിട്ടിയില്ലായിരിക്കാം; ഇൻഡ്യയിലെ മൊത്തം റെയിൽവേ യാത്രക്കാരെ പരിശോധിച്ചാൽ പണംകൊടുത്ത് ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഏറ്റവും കൂടുതൽ യാത്രക്കാരുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ആ സംസ്ഥാനത്തിനാണ് റെയിൽവേ ഏറ്റവും കൂടുതൽ നന്മ ചെയ്യേണ്ടത്. റെയിൽവേയെ സാമ്പത്തികമായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുവരാൻ, സമ്പുഷ്ടമാക്കാൻ മുന്നോട്ടുവന്ന കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളോട് കാണിച്ച ഈ അവഗണന നമുക്കൊരിക്കലും ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുകയില്ല. ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് മുൻപുതന്നെ ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടിയായിരിക്കും ഇത്തവണ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുക എന്ന് ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയുടെ പ്രഖ്യാപനങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ശ്രീ. മോദിയുടെ ദേശീയത ബിജെപി. എംപി-മാരുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രമാണുള്ളതെന്നുമനസ്സിലാക്കാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞു. ഇത് കേവലം റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങിനിൽക്കുന്നില്ല, ഇനി അങ്ങോട്ടുള്ള ഓരോ കാര്യങ്ങളിലും ശ്രീ.മോദി ഗവൺമെന്റിന്റെ കേരളത്തോടുള്ള സമീപനം തീർച്ചയായും ഇങ്ങനെയായിരിക്കും എന്നതിന് യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട.

റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്ക് ഒരുപാട് പരാതികളുണ്ട്. സാധാരണഗതിയിൽ ഒരു ഭരണാധികാരി എന്നുപറഞ്ഞാൽ താൻ ഭരിക്കുന്ന രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാ സ്ഥലത്തും നീതിയുക്തമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കേണ്ട ബാദ്ധ്യതയുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഇടതുപക്ഷം ഭരിച്ചാലും യു.ഡി.എഫ്. ഭരിച്ചാലും മൊത്തമായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാറുണ്ട്. പ്രാദേശികമായി കാര്യങ്ങൾ കാണാറില്ല. ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയെ തെരഞ്ഞെടുത്ത ഗുജറാത്തിന് കൊടുത്തു, ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയുടെ മണ്ഡലമായ കർണ്ണാടകത്തിന് കൊടുത്തു. വരാൻപോകുന്ന ഇലക്ഷൻ കണ്ടുകൊണ്ട് മഹാരാഷ്ട്രയ്ക്കും ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുത്തു. സത്യംപറഞ്ഞാൽ ഭരണകക്ഷിക്ക് താൽപ്പര്യമുള്ള സ്ഥലത്തൊക്കെ വാരിക്കോരി കൊടുത്തു. മറ്റുള്ള സ്ഥലത്ത് ഒന്നും ചെയ്തതുമില്ല. ഇതൊരു സങ്കുചിത മനസ്സിന്റെ നിദർശനമാണ്. ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ പ്രമേയാവതാരകൻതന്നെ വളരെ വിശദമായി അവതരിപ്പിച്ചതിനാൽ കൂടുതൽ അതിലേക്ക് കടക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ 5 ജനസാഗർ ട്രെയിൻ, 5 പ്രീമിയം ട്രെയിൻ, 6 എ.സി. എക്സ്പ്രസ്സ്, 27 എക്സ്പ്രസ്സ്, 2 മെമു, 5 ഡെമു എന്നിവയുണ്ട്, പക്ഷെ കേരളത്തിനൊന്നുമില്ല. കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ച കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് ആവശ്യമായ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തു കൊടുത്തതാണ്; സഹകാര്യ- വിദേശ ഇൻവെസ്റ്റുമെന്റ് ക്ഷണിക്കുമ്പോഴും എല്ലാ കാര്യങ്ങളും തയ്യാറായിരിക്കുന്ന കോച്ച് ഫാക്ടറിയെക്കുറിച്ച് യാതൊരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരാമർശവുമുണ്ടായില്ല എന്നത് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധേയമാണ്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിക്കായി സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്ത് നടപടി ആയിട്ടുപോലും പ്രത്യേകിച്ച് ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാലിന്റെ നാടാണ് പാലക്കാട്, അതു പരിഗണിക്കുവാൻപോലും തയ്യാറായില്ല. ആലപ്പുഴ-ചേർത്തല വാഗൺ ഫാക്ടറിക്ക് കേരളം പകുതി പണം നൽകാമെന്ന് പറഞ്ഞു, 3,600 കോടിരൂപ ചെലവാകുന്നതിൽ പകുതി തുക കൊടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞതാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ചെങ്ങന്നൂരിലേയ്ക്കും പെരിപ്പാട്-തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിലേക്കുമുള്ള സബർബൻ ട്രെയിനിനെക്കുറിച്ച് യാതൊരു പരാമർശവുമില്ല. കേരള ഗവൺമെന്റ് ഒരു കാര്യവും ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ടാണെന്നുള്ള ബി.ജെ.പി. സ്റ്റേറ്റ് പ്രസിഡന്റിന്റെ സ്റ്റേറ്റുമെന്റ് ഉണ്ടായിരുന്നു. പാതയിരട്ടിപ്പിന് 600 കോടിരൂപ വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് നിവേദനം സമർപ്പിച്ചിട്ട് അതും കൊടുത്തില്ല. അക്കാര്യം സ്വാഭാവികമായും ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ വരേണ്ടതായിരുന്നു, അതും വന്നില്ല. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുതലത്തിൽ ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിന്റേയും വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാറുണ്ട്; അതിലൊന്നും നടപടിയുണ്ടായിട്ടില്ല. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പണി ഇപ്പോൾ ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങുകയാണ്. ഷൊർണ്ണൂർ-നിലമ്പൂർ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് പാതയുടെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബി.ജെ.പി., യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ഭരിക്കുമ്പോഴൊക്കെ ഇവിടെ സമരം നടത്തുകയായിരുന്നു. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ പറഞ്ഞതുപോലെ, ശബരിമലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള വികസനംപോലും യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അല്ലെങ്കിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് തടഞ്ഞു എന്ന രൂപത്തിലാണ് ശ്രീ. മോദി ഇവിടെ വന്ന അവസരത്തിൽ പരാമർശിച്ചത്. അദ്ദേഹം പ്രധാനമന്ത്രിയായപ്പോൾ അക്കാര്യങ്ങളൊന്നും ശ്രദ്ധിക്കുവാൻ കഴിയാതെ പോയത് അവരുടെ ഒരു പ്രതിനിധി ഇവിടെ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടായിരിക്കാം എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും വികസനം ഇവിടെ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് മാത്രമാണെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഇവിടെയുള്ള വികസനങ്ങൾ ചെയ്തത് ആരാണ്? അതല്ലെങ്കിൽ മുൻപ് ഭരിച്ച ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റാണ് ചെയ്തതെന്ന് നിങ്ങൾ സമ്മതിക്കേണ്ടി വരും. ലിഫ്റ്റും എസ്കലേറ്ററും ബിസിനസ് സ്ഥാപനങ്ങളിലും വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങളിലുമൊക്കെയുണ്ടെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. ഹാർട്ട് അറ്റാക്ക് വന്ന ഒരാൾ ചികിത്സയ്ക്കായി ട്രെയിനിൽ ചെന്നൈയിൽ പോകണമെങ്കിൽ അപ്പുറത്തെ പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ എത്തുമ്പോൾ ആൾ കാലിയായിട്ടുണ്ടാകും. അത്തരമൊരവസ്ഥയിൽനിന്ന് മാറാൻ എസ്കലേറ്റർ ഉപകരിക്കുമെങ്കിൽ അതു നിസ്സാരമായി നാം കാണേണ്ട. റെയിൽവേസ്റ്റേഷനുകൾ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലെത്താനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ തുടങ്ങി. പണ്ട് റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിൽ പോയാൽ ഇരിക്കാൻപോലും കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്; അതിന് മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. നമുക്ക് ആവശ്യമുള്ള പരിഗണന കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് സത്യം തന്നെയാണ്. കേരളത്തിനാവശ്യമായ വികസനം റെയിൽവേ രംഗത്ത് വന്നിട്ടില്ല, ഒരുപാട് മുന്നോട്ടുപോകേണ്ടതായിരുന്നു. വരുമാനകാര്യത്തിൽ നിർണ്ണായകമായ സംഭാവന ചെയ്യുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനം എന്ന നിലയ്ക്ക് നമുക്ക് ഏറെ വികസനമുണ്ടാകേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ഒരുഭാഗം പോയതോടുകൂടി അതിന്റെ പ്രാധാന്യവും കുറഞ്ഞു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ കർണ്ണാടകക്കാരനായതുകൊണ്ട് മംഗലാപുരം ഡിവിഷൻ വികസിപ്പിച്ചാൽ ബാക്കിയുള്ളവ പോകുമോ എന്നത് പേടിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിന് അർഹതപ്പെട്ടതൊന്നും കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നു സമ്മതിക്കേണ്ടിവരും; കാരണം, കിട്ടിയതൊക്കെ കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് മാത്രമേ കിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ.

കേരളത്തിന്റെ അവഗണന പറയുമ്പോൾ മറ്റൊരുകാര്യം [illegible] ചിടത്തോളം, ദൈവാനുഗ്രഹംകൊണ്ട് കൊങ്കൺപാത ആ ഭാഗത്തുവന്നു. കൊങ്കൺപാത അവിടെ വന്നില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഒരു ട്രെയിൻ ആ വഴിക്ക് പോകുന്നത് കണികാണാൻപോലും പറ്റുമായിരുന്നില്ല. വൈദ്യുതീകരണത്തെക്കുറിച്ച് പറയാം. പെട്ടെന്ന് വീട്ടിലെത്താമെന്നുപറഞ്ഞ് ജനശതാബ്ദിയിൽ കയറിയാൽ ഷൊർണ്ണൂരിൽ ചെന്ന് മുക്കാൽ മണിക്കൂറോളം അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാതെ കിടക്കണം. കാരണം, ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിൻ മാറ്റി ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടാണ് പോകുന്നത്. റെയിൽപ്പാവങ്ങളൊക്കെ വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പല റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടേയും സ്ഥിതി ഇപ്പോഴും വളരെ മോശമാണ്. ട്രെയിനുകൾ മോർന്നൊഴിക്കുന്നുമുണ്ട്. പൊളിഞ്ഞ ട്രെയിൻ നമുക്ക് കണ്ടാലറിയാം. ഇത്തരമൊരവസ്ഥ ഒരുപാട് കാലമായി നമ്മൾ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ദക്ഷിണേന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ തിരൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഓടുന്ന 17 വണ്ടികൾക്ക് എല്ലാ ജില്ലയിലും സ്റ്റോപ്പുണ്ട്. പക്ഷെ മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ തിരൂരിൽ സ്റ്റോപ്പില്ല. പല ട്രെയിനുകൾക്ക് കാസർഗോഡും സ്റ്റോപ്പില്ല. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ള ജില്ലയുടെ ആസ്ഥാന റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ് തിരൂർ. 17 ട്രെയിൻ അവിടെ നിർത്തുന്നില്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ ലഭിക്കാതെ പോകുന്നുവെന്നത് കടുത്ത അവഗണനയായി മാത്രമേ കാണുവാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ പാനൽ ഓഫ് ചെയർമാൻ ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്)

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ട്രെയിൻ നിർത്താത്ത കാര്യത്തെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പറയുന്നത്. അതേസമയം, നിലവിൽ കേരളത്തിന് അനുവദിച്ച സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്താൻ പോകുന്നുവെന്ന വാർത്തയാണ് ഇന്നത്തെ പത്രങ്ങളിൽ വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇത് വളരെ ഗുരുതരമായ വിഷയമാണ്. ഏകദേശം പതിമൂന്നോളം ട്രെയിനുകളുടെ അനുവദിച്ച സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്താൻ പോകുന്നു എന്നാണ്. ഒരു പ്രദേശത്തെ ജനതയോട് ഇതിനേക്കാൾ വലിയൊരു അനീതി കാണിക്കാനില്ല. അറുനൂറിനായിരം കോടിരൂപ പ്രൊവൈഡ് ചെയ്യുന്ന നോംബൈ-അഹമ്മദാബാദ് ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ അവിടെ നടപ്പാക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന് കേവലം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലോ വൈദ്യുതീകരണമോപോലും നടപ്പിലാക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ലെന്ന ഒരു ഭരണകൂടത്തിന്റെ സമീപനം നീതികരിക്കാൻ കഴിയുന്ന കാര്യമാണോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, ഒരിക്കലും നീതികരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. കാരണം, ജനസാന്ദ്രത ഇത്രയും കൂടുതലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനം ഇന്ത്യയിൽ കേരളംപോലെ വേറെയില്ല. സ്വാഭാവികമായും ആവശ്യമുള്ള സ്റ്റോപ്പുകൾ അനുവദിക്കുമ്പോൾ അവിടെ നിന്ന് ജനങ്ങൾ കയറിയിട്ടുണ്ടോ ഇല്ലയോയെന്ന് പരിശോധിച്ചാൽ വ്യക്തമാകും. അതുപോലെ കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു സ്റ്റോപ്പുപോലും നിർത്തലാക്കാൻ അനുവദിക്കരുത്. അതിനെതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിലകൊള്ളണം. മാത്രമല്ല, കേരള സോണിന് പൊതുവായി വരിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ഒറ്റക്കെട്ടായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകണം. കേരളത്തിന് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ധാരാളമായി വരാനുണ്ട്. കേരളത്തിൽ മോണോറെയിലും സബർബൻ റെയിലുംപോലെ ഇന്റേർണലായി ഡെവലപ് ചെയ്യാൻ പറ്റുന്ന പരമാവധി റെയിൽവേ സംവിധാനങ്ങൾ വിപുലീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കങ്ങൾക്കുകൂടി ഗവൺമെന്റ് നേതൃത്വം കൊടുക്കണം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇന്നലെ അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തെ അവഗണിച്ചതിലുള്ള ശക്തമായ പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട്, അതിനെതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് വിപങ്ങുതടിയാകാൻ പോകുന്ന കേന്ദ്രസമീപനം അവസാനിപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ മതേതര-ജനാധിപത്യ ഇന്ത്യ എന്ന ഐഡിയൽ സംവിധാനവുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അതിന് ഒറ്റക്കെട്ടായി മുന്നോട്ടുപോകാൻകൂടി ഈ പ്രമേയം നിമിത്തമാകട്ടെയെന്ന് കരുതി ഈ പ്രമേയത്തോട് പൂർണ്ണമായും യോജിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തെ അപമാനിച്ചുവെന്നുമാത്രം പറഞ്ഞാൽ പോരാ, പ്രമേയാവതാരകൻ ഇവിടെ പുണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ പ്രതികാരബുദ്ധ്യാ കേരളത്തോടൊരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുകയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തത്. ബി.ജെ.പി.-യുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രത്തിൽ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ, കേരളവുമായി തൊട്ടുരുമ്മി നിൽക്കുന്ന കർണ്ണാടകയിൽ ജീവിക്കുന്ന ഒരാളെന്ന നിലയിൽ 02.54.PM] ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ കേരളത്തോട് അനുഭാവപൂർവ്വമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമെന്നൊക്കെയുള്ള വാർത്തയും ചർച്ചയുമാണ് കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ നടന്നത്. കാഞ്ഞങ്ങാട്-പാണത്തൂർ-കാണിയൂർ പാത അനുവദിച്ചത് വലിയൊരാനുകൂല്യമായിട്ടാണ് ആളുകൾ കരുതുന്നത്. എന്നാൽ, 2008-09 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ പുണ്ടിക്കാണിച്ചതും ഇതുസംബന്ധിച്ച സർവ്വേ ആരംഭിച്ചതും ഏറെക്കുറെ പൂർത്തിയായതുമായ കാര്യം ആവർത്തിച്ചുപറഞ്ഞുവെന്നതിനപ്പുറം വലിയ കാര്യങ്ങളൊന്നും ഇവിടെ സംഭവിച്ചിട്ടില്ല. അതുപോലെ മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡുവരെ ഒരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ വരികയാണെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കുടുതൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത് ഒഴിവാകുമെന്നതൊഴിച്ചാൽ കേരളീയ സമൂഹത്തിന് മൊത്തത്തിൽ വലിയ ഗുണമൊന്നും ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നില്ല. അതിന്റെ മറ്റ് വിശദാംശങ്ങളിലേക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഒരു കാര്യം ഉറപ്പാണ്, കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കേരളത്തോട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തികഞ്ഞ അവഗണന കാണിച്ചുവെന്ന് മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന്റെ ചെലവിൽ രാജ്യത്തെ റെയിൽവേ മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ പോകുന്നുവെന്നുകൂടി മനസ്സിലാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അധികാരത്തിൽവന്ന് ആഴ്ചകൾ കഴിയുന്നതിനുമുമ്പ്, ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് രണ്ടാഴ്ച ദിവസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് 14.2 ശതമാനം യാത്രാക്കൂലിയും 6.5 ശതമാനം ചരക്കുകടത്തു കൂലിയും വർദ്ധിപ്പിച്ചൊരു ഗവൺമെന്റാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ ഇവിടെ സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞതുപോലെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ചാർജ്ജ് കൊടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുള്ള സംസ്ഥാനമായ കേരളത്തിന്റെ ചെലവിൽ റെയിൽവേ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ നടത്താൻ പോകുന്നുവെന്ന് വേണം കരുതാൻ. കേരളത്തെ പൂർണ്ണമായി അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ യാതൊരാനുകൂല്യങ്ങളും നൽകാതെ കേരളത്തിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങളും സാമ്പത്തിക വരുമാനങ്ങളും മറ്റ് പല മേഖലകളിലേക്കും കൊണ്ടുപോകാൻ ശ്രമിക്കുന്നുവെന്നതിന്റെ തെളിവാണിത്. ഡീസൽ വില വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജും വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമെന്ന ബഡ്ജറ്റ് പ്രഖ്യാപനത്തിലൂടെ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാടെന്താണെന്ന് ഉറപ്പാണ്. ഇന്ധനവിലയും ഡീസൽവിലയും ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജും അതാത് സമയങ്ങളിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പോകുകയാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. ടിക്കറ്റെടുക്കുന്ന ചാരനാര്യമില്ലാത്ത ആളുകൾക്ക് ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജ് എത്ര വർദ്ധിപ്പിച്ചാലും അത് വലിയ കാര്യമായി തോന്നില്ല. കേരളത്തിന് പുതിയ പാതയോ പുതിയ ട്രെയിനോ വൈദ്യുതീകരണമോ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലോ ഒന്നുമില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, നേരത്തെ പ്രഖ്യാപിച്ച എല്ലാ പദ്ധതികളും ഒഴിവാക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടത് കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെപ്പറ്റിയാണ്. തീർച്ചയായും പ്രമേയാവതാരകൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, അക്കാര്യത്തിൽ ഒരു ആത്മപരിശോധനയ്ക്ക് ഭരണപക്ഷത്തിരിക്കുന്നവർ തീർച്ചയായും തയ്യാറാകണം. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ ഒട്ടേറെ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതൊന്നും പ്രാവർത്തികമായിട്ടില്ലെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിലും പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിയുടെ കാര്യത്തിലും പേർത്തവണ വാഗൺ ഫാക്ടറിയുടെ കാര്യത്തിലുമെല്ലാം അത് നിഴലിൽക്കുകയാണ്. മാത്രമല്ല, നേരത്തെ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പദ്ധതിപോലും നടക്കാതിരിക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ മുമ്പ് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടവയിൽ പലതും നടന്നിട്ടില്ലെന്നുള്ളത് സത്യമാണ്. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത് ഗുരുവായൂരിൽനിന്ന് വടക്കോട്ടുള്ള പാത കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാര്യമാണ്. കാരണം, അത് റെയിൽവേ ഡബ്ലിംഗിന് വേണ്ടിയുള്ളൊരു പദ്ധതിയായിരുന്നു. കെ. കരുണാകരനും ശ്രീ. സുരേഷ് കൽമാഡിയുംകൂടി ഒരു പതിറ്റാണ്ടുമുമ്പ് തറക്കല്ലിട്ടതാണ്. പക്ഷെ, ഒന്നും നടന്നില്ല. ആദ്യം ഗുരുവായൂർ-താനൂരെന്നും പിന്നീട് ഗുരുവായൂർ-കുറ്റിപ്പുറമെന്നും പിന്നീട് ഗുരുവായൂർ-തിരുനാവായ എന്നും പറഞ്ഞെങ്കിലും ഒന്നും യാഥാർത്ഥ്യമായില്ല. കേരളത്തിന് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട പദ്ധതികൾ നടക്കാതിരിക്കുന്നത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു വീഴ്ചയായി അങ്ങ് കാണുന്നില്ലേ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. ആ വിഷയത്തിലേക്കാണ് ഞാൻ വരുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് പല കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയെന്ന് പറയുമ്പോൾ ഓർക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം, നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ ഭരണാധികാരം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നവർ, ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി നയം രൂപീകരിക്കുന്നവർ, രാജ്യത്തിന്റെ ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തെ അംഗീകരിക്കുന്നവർ, പ്രഖ്യാപിക്കുകയും നടപ്പിലാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ട പല കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇല്ലെന്ന് പറയുന്നില്ല. പക്ഷെ, ഇന്ന് ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന ഈ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ പഴയ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടും നടപ്പിലാക്കാതിരുന്ന പദ്ധതികളാണ് ഇതെന്ന വസ്തുത പുണ്ടിക്കാണിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്.

മറ്റൊരുകാര്യം റെയിൽവേയുടെ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് വിഭാഗമൊഴികെയുള്ള മേഖലയിൽ വിദേശ നിക്ഷേപം തേടാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. പല രംഗങ്ങളിൽ നൂറുശതമാനം വിദേശനിക്ഷേപം തേടാൻ തീരുമാനിച്ചതിനോടൊപ്പം ആഭ്യന്തര നിക്ഷേപവും സഹകാര്യ പങ്കാളിത്തവും പി.പി.പി.-യും ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും വലിയ സമ്പത്തുള്ള ഒരു വലിയ സമാനമായ റെയിൽവേയുടെ കയ്യിലുള്ള വസ്തുവകകൾ, അതിന്റെ സമ്പത്ത് പൂർണ്ണമായി രാജ്യത്തെ കുത്തകകളുടെയും രാജ്യത്തിനകത്തും പുറത്തുമുള്ള വിദേശശക്തികൾക്കും പണയപ്പെടുത്താനും രാജ്യത്തെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ കീഴ്പ്പെടുത്താനുമുള്ള അവസരം ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുന്നതിന് ഈ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റ് വഴിവയ്ക്കുമെന്നുറപ്പാണ്.

മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം, യാത്രക്കാർക്ക് സൗകര്യമൊരുക്കുവാൻ ധർമ്മ സമാനങ്ങളുടേയും സന്നദ്ധ സംഘടനകളുടേയും ട്രസ്റ്റുകളുടേയും സഹായം തേടുമെന്ന് ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നതോടൊപ്പം സമാനങ്ങൾക്കും സംഘടനകൾക്കും സ്റ്റേഷൻ ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നും പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ അർത്ഥമെന്താണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. 3.00.PM] വളരെ ആശങ്കയോടുകൂടി വേണം ഇത്തരം വിഷയങ്ങളെ കാണേണ്ടത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റിനെ അദൃശ്യമായി നിയന്ത്രിക്കുന്ന ശക്തികൾ ഏതെന്ന് ഈ രാജ്യത്തിലെ എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അത്തരം സംഘടനകൾക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഇടപെടാനുള്ള വിവിധങ്ങളായ മേഖലകൾക്ക് വഴിയൊരുക്കിക്കൊടുക്കാനുള്ള കുടിലമായ ഒരു തന്ത്രം ഇതിന്റെ പിന്നിലുണ്ടോ എന്ന് സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത്തരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ ഏതെങ്കിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കോ ട്രസ്റ്റുകൾക്കോ സംഘടനകൾക്കോ അനുവദിച്ചു കൊടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, ഇവിടത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ പരിപൂർണ്ണമായ നിയന്ത്രണം ഏറ്റവും അപകടകാരികളായ ശക്തികളുടെ കയ്യിലേക്ക് പോലെത്തുമോ എന്ന ആശങ്ക കൂടി നമ്മൾ ഇപ്പോൾ പങ്കു വയ്ക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്, കക്ഷിരാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ഇതിനോട് യോജിക്കുന്നു എന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമ്പോഴും, അതിശക്തമായ രീതിയിൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ പ്രതിഷേധം വളർന്നുവരാതെ ഇന്നത്തെ ഗവൺമെന്റിന്റെ കണ്ണും കാതും തുറപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അവർ ഈ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചത് കേരളത്തിൽ നിന്നൊരു ബി.ജെ.പി.-യുടെ പ്രതിനിധിയില്ല എന്നതിന്റെ പേരിലാണ്. ബി.ജെ.പി.-ക്ക് വോട്ട് വർദ്ധിച്ചുവെന്നൊക്കെ പറഞ്ഞതുകൊണ്ടൊന്നും കാര്യമില്ല; ബി.ജെ.പി.-ക്കാർ കൊടുത്തുവെന്ന് പറയുന്ന നിവേദനത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിലേക്ക് കടന്നുചെല്ലാൻപോലും ആരും കൂട്ടാക്കിയില്ല. അപ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിലെ ഭരണാധികാരികൾക്ക്, ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക്, ഇവിടെ ബി.ജെ.പി.-ക്ക് എത്ര വോട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതും വോട്ട് വർദ്ധിക്കുന്നു എന്നുള്ളതുമല്ല പ്രശ്നം. പാർലമെന്റിൽ കേരളത്തിൽനിന്ന് അവരുടെ പ്രതിനിധിയുണ്ടോ എന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈ സമീപനം സ്വീകരിച്ചത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് പ്രതികാരബുദ്ധിയോടുകൂടി ഇത്തരമൊരു നിലപാട് സ്വീകരിച്ചത്. തീർച്ചയായും ഈ വിഷയത്തിൽ, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാടിൽ ശക്തമായി പ്രതിഷേധിക്കാൻ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായ എല്ലാ തരത്തിലുമുള്ള വിപുലമായ ഐക്യനിര വളർത്തിയെടുക്കാൻ കേരളത്തിൽ സംഘടിതമായ ഈ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ നയത്തിനെതിരായ പോരാട്ടത്തിന് വഴിയൊരുക്കാൻ തീർച്ചയായും ഈ പ്രമേയവും അതിന്റെ ചർച്ചയും തുടർന്നുള്ള നടപടികളും വഴിവയ്ക്കുമെന്ന പ്രത്യാശയോടെ, പ്രതീക്ഷയോടെ ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: സർ, മുന്നരക്കോടി ജനങ്ങളെയും ഒരു നാടിനെയും പരിപൂർണ്ണമായി അവഗണിക്കുകയും അപമാനിക്കുകയും പ്രതികാരത്തോടെ ഒരു നാടിനെ നോക്കിക്കാണുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റാണ് കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. ഡി. വി. സദാനന്ദ ഗൗഡ 03.30.PM] പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഒരു പ്രധാനമന്ത്രി അധികാരമേൽക്കുന്നതിനു മുമ്പ് ഈ രാജ്യത്തോട് പറഞ്ഞ ഒരു പ്രത്യാപനമുണ്ട്, എല്ലാവിഭാഗം ജനങ്ങളെയും എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളെയും ഒരുപോലെ കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പ്രവർത്തനശൈലിയായിരിക്കും എന്റേതെന്ന്. പക്ഷേ അദ്ദേഹം അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ള ഓരോ പ്രവർത്തനങ്ങളും അങ്ങേയറ്റം കേരളത്തിന് വേദനയുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനം കൊടുക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് കേരളം. പക്ഷേ, ഒരു റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ഇത്രമാത്രം അവഗണന നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് നൽകുകയെന്നുള്ളത് ചരിത്രത്തിലാദ്യമാണ്. അവഗണന നമുക്ക് കുറെയൊക്കെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യാഥാർത്ഥ്യം തന്നെയാണ്. പക്ഷേ ഇത്രമാത്രം അവഗണന ഒരു സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടായ കാലഘട്ടം ഇതുവരെ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇവിടെ പുതിയ ട്രെയിനുകളില്ല. ഒരു ട്രെയിൻ നമുക്ക് നൽകിയെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്, ആ ട്രെയിൻ കർണ്ണാടകത്തിലെ ബൈന്തൂരിൽനിന്ന് കാസർഗോഡിലേയ്ക്കുള്ള ട്രെയിനാണ്. ബൈന്തൂർ എന്ന റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്ററില്ല, സിഗ്നൽ സംവിധാനങ്ങളുമില്ല. അതൊരു ചെറിയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ്. അത് കേന്ദ്രമന്ത്രിയായ ശ്രീ. ഡി. വി. സദാനന്ദ ഗൗഡയുടെ പ്രദേശമാണ്. ആ പ്രദേശത്തുള്ള ആളുകൾക്ക് കാസർഗോഡിലേക്ക് വരാനുള്ള ഒരു മാർഗ്ഗമാണിത്. പക്ഷേ ഇത് കേരളത്തിന് അനുവദിച്ചുതന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞാൽ നമുക്ക് അംഗീകരിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. കാരണം, ബൈന്തൂർ - കാസർഗോഡ് ട്രെയിൻ സഞ്ചരിക്കുന്ന 119 കിലോമീറ്ററിൽ കേവലം 29 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത് എന്നുള്ളതാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അതും കേരളത്തിന് ലഭിച്ചുവെന്ന് ഒരിക്കലും നമുക്ക് സമ്മതിച്ചുകൊടുക്കാൻ സാധിക്കില്ല. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ കാര്യത്തിലും സർവ്വേ നടത്തുന്ന കാര്യത്തിലും വൈദ്യുതിയുടെ കാര്യത്തിലുമൊക്കെ എത്രയോ വലിയ അവഗണനയാണ് കേരളത്തിനുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ബി.ജെ.പി.-യെ അധികാരത്തിൽ സഹായിച്ചിട്ടുള്ള ആളുകളെ സഹായിക്കാൻവേണ്ടിയുള്ള വിവേചനപരമായ കരുതൽനടപടികൾ മാത്രമാണ് ഇതെന്ന് കാണുമ്പോൾത്തന്നെ നമുക്ക് മനസ്സിലാകുന്നതാണ്. ഗുജറാത്ത് സംസ്ഥാനം പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയുടെ നാടാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. 60,000 കോടിരൂപ മുടക്കിയുള്ള ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ, അത് മുംബൈയിൽനിന്ന് അഹമ്മദാബാദിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കർണ്ണാടക ബി.ജെ.പി.-ക്ക് താൽപ്പര്യമുള്ള സംസ്ഥാനം. മഹാരാഷ്ട്രയിൽ ഇവിടെ നേരത്തെ സൂപ്പർഹിറ്റായതുപോലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടക്കാൻ പോകുന്നു. ബി.ജെ.പി.-യും ശിവസേനയും തമ്മിലുള്ള സഖ്യം തെരഞ്ഞെടുപ്പിലേയ്ക്ക് പോകുന്നു. അതുപോലെതന്നെ കൂടുതൽ അംഗങ്ങളെ ജയിപ്പിച്ചുനൽകിയ ഉത്തർപ്രദേശിന് കൊടുക്കുന്ന സമ്മാനം. ഇത് അങ്ങേയറ്റം നീതീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത ഒന്നാണെന്നുള്ളത് നമുക്കെല്ലാവർക്കും മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി നമ്മുടെ വലിയൊരു സ്വപ്നമായിരുന്നു. അത് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. ശബരി പാതയ്ക്ക് 20 കോടിരൂപയാണ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. എത്ര കോടി രൂപയുണ്ടെങ്കിലാണ് അങ്കമാലിയിൽനിന്ന് ശബരിമലയിലേക്ക് ഈ പാത എത്തിക്കാൻ കഴിയുന്നത്?

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ, കേന്ദ്രത്തിന്റെ അവഗണന വസ്തുതയാണ്. പക്ഷേ ശബരി പാതയുടെ പ്രശ്നത്തിൽ കോട്ടയം ജില്ലയിലെ അവെൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ചുചേർത്ത യോഗം വിളിച്ചു. ബഹുമാന്യനായ മാണി സാറും പീറ്റർ വിട്ടും എല്ലാവരും ചേർന്ന് എടുക്കേണ്ട ഒരു തീരുമാനം, നയപരമായി എടുക്കാത്തതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ട് ശബരിപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ ഉറപ്പായിട്ടുമുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടതല്ലേ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: സർ, പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ട കാര്യങ്ങളെല്ലാം പരിഹരിക്കപ്പെടുകതന്നെ വേണം. ശബരി പാതയ്ക്ക് അനുവദിച്ച 20 കോടിരൂപ അങ്കമാലിയിൽ നിന്ന് അങ്ങയുടെ നാടായ പെരുമ്പാവൂരിലേക്ക് പോലും എത്തില്ല. അവിടംവരെ എത്തണമെങ്കിൽ 100 കോടി രൂപ വേണം. ഇതുസംബന്ധിച്ച് നമുക്കും അവഗണന മാത്രമാണ്. അതുപോലെ ഒരു പ്രത്യേക സോൺ എന്നതും നമ്മുടെ വലിയ ആഗ്രഹമായിരുന്നു. സബർബൻ പദ്ധതി, തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് ചെങ്ങന്നൂർവരെയുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണ്. അതിന് പണം കൊടുക്കാൻപോലും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി. അക്കാര്യത്തിലും അനുകൂലമായ സാഹചര്യമുണ്ടായിട്ടില്ല. അതുപോലെതന്നെ 159 സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്തലാക്കുന്നത് വളരെ വിഷമകരമായ കാര്യമാണ്; താൽക്കാലികമായി അനുവദിച്ചുകിട്ടിയതാണവ. പക്ഷേ അവ നിർത്തലാക്കുന്നുവെന്ന് പറയുമ്പോൾ അതും നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ചാർജ് വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടില്ലെന്ന് മാത്രം പറയുന്നുണ്ട്, പക്ഷേ ചാർജ് വർദ്ധന സ്വാഭാവികമാണ്. ഇന്ധനവിലയുടെ വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് കൂലി വർദ്ധനവുണ്ടാകും. പതിനാലര ശതമാനം യാത്രാക്കൂലി വർദ്ധനവും ചരക്കുകടത്തിനുള്ള ആറര ശതമാനം വർദ്ധനവും വരുമ്പോൾത്തന്നെ വർദ്ധനവായിക്കഴിഞ്ഞു. ഇനിയും ഇന്ധനവില വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് ചരക്കുകൂലിയും യാത്രാക്കൂലിയും വർദ്ധിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു സംശയവുമില്ല. കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെ റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ കേരളം എന്ന സംസ്ഥാനം ഇല്ല എന്ന തോന്നലാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റ് അവതരണത്തിലൂടെ നമുക്ക് മനസ്സിലാകുന്നത്. ഇത് അങ്ങേയറ്റം ദുഃഖകരമായ കാര്യമാണ്. പന്ത്രണ്ടായിരത്തോളം ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്ന, ഏതാണ്ട് 13 ലക്ഷത്തോളം ജീവനക്കാർ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ. ഇൻഡ്യയിലെ എല്ലാ പ്രദേശങ്ങളിലും പ്രവർത്തന മേഖല വ്യാപിച്ചുകിടക്കുന്ന നമ്മുടെ റെയിൽവേയെ 1951-ൽ ദേശസാൽക്കരിച്ചതോടുകൂടി ഇൻഡ്യയുടെ വലിയൊരു സമ്പത്തായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അത് കൂടുതൽ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്ന രീതിയിലേക്കും വിദേശ ആധിപത്യത്തിലേക്കുമൊക്കെ കൊണ്ടുപോകുന്നത് അങ്ങേയറ്റം ദുഃഖകരമാണ്. വളരെ മോശമായ നിലയിൽ കേരളത്തോട് കാണിച്ചിരിക്കുന്ന ഈ സമീപനത്തെ ഒരിക്കലും ന്യായീകരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. കേരളത്തിലേക്ക് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ വരണമെന്നുള്ള ആശയം വളരെ നേരത്തെതന്നെ നമ്മൾ മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ജനസേചന വകുപ്പുമന്ത്രി, ഗാന്ധി സ്റ്റഡി സെന്ററിന്റെ പ്രതിനിധിയായ സന്ദർഭത്തിൽ ഒരു യാത്ര നടത്തുകയും മുംബൈ-കന്യാകുമാരി അതിവേഗ റെയിൽ കോറിഡോർ എന്ന ആശയം മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയുമുണ്ടായി. അന്ന് അക്കാര്യം കേന്ദ്രമന്ത്രിക്ക് സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തതാണ്. പക്ഷേ അത് വേണ്ടത്ര പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അത്തരത്തിലുള്ള ട്രെയിൻ കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള ശ്രമം ഇനിയും നടത്തുന്നത് ഏറെ അഭികാമ്യമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ബി.ജെ.പി. നേതാക്കന്മാർ സംസാരിക്കുന്നതുപോലെ ഇടതുപക്ഷ സ്നേഹിതന്മാർ സംസാരിച്ചാൽ ഈ പ്രശ്നത്തിന്റെ സ്പിരിറ്റ് പോകുമെന്നാണ് എന്റെ വിനയപൂർവ്വമായ അഭ്യർത്ഥന. ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് വരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ ബഹുമാന്യനായ

മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ കേരളത്തിനാവശ്യമുള്ള കാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുകയുമൊക്കെ ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണെന്ന കാര്യം നമുക്കറിയാം. അതിനെക്കുറിച്ചൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട റീകുറ്റ്മന്ത്രിയും മുഖ്യമന്ത്രിയുമൊക്കെ ഇവിടെ പറയുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ അക്കാര്യത്തിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം നമുക്ക് വേണ്ട കാര്യങ്ങൾ തക്കസമയത്ത് ചെയ്യാത്തതു കൊണ്ടാണ് കേന്ദ്രം ഇത്തരത്തിൽ നമ്മളെ അവഗണിച്ചതെന്ന രീതിയിലുള്ള ആശയം സ്വീകരിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ ആവശ്യത്തിന്റെ പ്രസക്തി നഷ്ടപ്പെട്ടുപോകും. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ നിയമസഭ ശക്തമായി ഒറ്റക്കെട്ടായി മുന്നോട്ടുപോകണമെന്നും പ്രതിഷേധിക്കണമെന്നും സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, ഇതിനുമുമ്പും പലപ്പോഴും കേരളം അവഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ എല്ലാ കക്ഷികളും റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെതിരായി കേരളത്തിന്റെ പ്രതിഷേധം അറിയിക്കുകയാണ്. ബഡ്ജറ്റ് വരുന്നതിനു മുമ്പ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും മന്ത്രിമാരുമൊക്കെ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയേയും മറ്റുംകണ്ട് നിവേദനം നൽകിയെന്നാണ് ഒരണകക്ഷി അംഗങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചത്. പാർലമെന്റ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾത്തന്നെ കേരളത്തിലെ എം.പി.-മാരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി അണിനിരത്തിക്കൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ ശക്തമായ രൂപത്തിലുള്ള പരിശ്രമം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണം. കഴിഞ്ഞ പാർലമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ ബി.ജെ.പി. വിജയിച്ചു. അത്തരം കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചൊന്നും ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല. ജനാധിപത്യ രാജ്യമാകുമ്പോൾ വിവിധ കക്ഷികൾ ജയിച്ചുവരും; പക്ഷേ ആ കക്ഷികൾ ജനാധിപത്യവിരുദ്ധമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കരുത്. കേരളത്തിന് എന്തെങ്കിലും റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി സഹായം വഭിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് യു.പി.എ. ഭരിച്ച അവസരത്തിലല്ല. അത് യു.പി.എ.-യുടെ കാലത്തല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട എന്റെ സുഹൃത്ത് സി. മമ്മൂട്ടി ദൈവത്തിൽ വിശ്വസിക്കുന്നതുപോലെ ഞാനും ദൈവത്തിൽ വിശ്വസിക്കുന്നു. കൊങ്കൺ റെയിൽവേ ദൈവത്തിന്റെ വകയല്ല. ശ്രീ. വി. പി. സിംഗ് പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിൽ, ജോർജ് ഫെർണാണ്ടസ് റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴാണ് കൊങ്കൺ റെയിൽവേ യാഥാർത്ഥ്യമായത്. ആ വസ്തുതകൾ മറച്ചുവച്ചിട്ട് കാര്യമില്ല. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം രാഷ്ട്രീയമല്ല. നാളെ പാർലമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ തെക്കേ ഇന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ, ബംഗാളിൽ ബി.ജെ.പി.-യുടെ മുന്നണിക്ക് സീറ്റ് കുറവാണ്, അതുകൊണ്ട് അവർക്കൊന്നും ചെയ്യേണ്ടതില്ല എന്നുള്ള സമീപനമുണ്ടായാൽ ഒരു കക്ഷിയും നിലനിൽക്കുകയില്ല. പാർലമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുശേഷം, സ്വീകരിച്ച വിവിധ നിലപാടുകളുടെ ഫലമായി ബി.ജെ.പി.-യുടെ മാർക്ക് കുറഞ്ഞുകുറഞ്ഞുവരികയാണ്. ഒരിക്കലുമില്ലാത്തവിധം നേവിൻ ഡയറക്ട് ഇൻവെസ്റ്റുമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കാലത്ത് പറയാത്തതാണ്. അങ്ങനെ പലതും അവർ പറയുന്നതിന്റെ ഫലമായി അവരുടെ മാർക്കുതന്നെയാണ് കുറയുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം കേരളത്തെ അവഗണിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നതാണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഒറ്റക്കെട്ടാണ്. ശ്രീ. എളമരം കരീം വ്യക്തമായി കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. സമയക്കുറവുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ എം.പി.-മാരെ സജീവമായി രംഗത്തിറക്കണം. അവകാശങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കാത്ത സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ എം.പി.-മാർ മുഴുവൻ അവിടെ പ്രക്ഷോഭരംഗത്തുണ്ടാകും. നമ്മുടെ എം.പി.-മാരേയും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻവേണ്ടി ഒരുമിപ്പിച്ച് നിർത്തണം. യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടുകൂടി, തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞാൽ ഏത് കക്ഷി ജയിക്കുന്നു എന്നുള്ള രാഷ്ട്രീയമായ നിലപാട് വേണ്ട. ജനാധിപത്യത്തിൽ വസ്തുതകളോടാണ് സമീപിക്കേണ്ടത്. അങ്ങനെ ഒരുമിച്ചുനിന്നുകൊണ്ട് നമ്മുടെ അവകാശങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ നമുക്ക് പരിശ്രമിക്കാം. ഈ അടിയന്തര പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു. കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരിയിൽ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ അന്നും ഞങ്ങൾ ഇതുപോലൊരു അടിയന്തര പ്രമേയം കൊണ്ടുവന്നതാണ്. പക്ഷേ അന്ന് ചർച്ച അനുവദിച്ചില്ല. ഇന്ന് ചർച്ച അനുവദിക്കാൻ തയ്യാറായിയെന്നത്
03.13.PM] മാറ്റത്തിന്റെ സൂചനയായി കണക്കിലെടുക്കുകയാണ്. അന്നും കേരളത്തിലെ 20 പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളും 9 രാജ്യസഭാംഗങ്ങളും ഒറ്റക്കെട്ടായി അവിടെ ശബ്ദമുയർത്തിയിരുന്നു. പക്ഷേ ഒരു പ്രയോജനവുമുണ്ടായില്ല. ഇപ്പോഴും ആ ശീലങ്ങൾ തന്നെയാണോ നാം തുടരാൻപോകുന്നത്? ഇന്നിവിടെ ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിക്കുകയും എല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി വികാരം പ്രകടിപ്പിക്കുകയും ഞങ്ങളെല്ലാം ഒന്നാണെന്ന് സഭയ്ക്കകത്തുനിന്ന് പറയുകയും ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടുമാത്രം കേന്ദ്രം കാണിച്ചിട്ടുള്ള ഈ ക്രൂരമായ അവഗണന, ശത്രുതാമനോഭാവത്തോടുകൂടിയ ഈ പ്രവർത്തനം മാറ്റാൻ നമുക്ക് കഴിയുമോ? അതാണ് ആലോചിക്കേണ്ടത്. അവരുടെ നിലപാടുകൾ മാറ്റുന്നതിനു വേണ്ടി നമുക്കെല്ലാം ഒറ്റക്കെട്ടായി എന്താണ് ചെയ്യാനുള്ളതെന്ന നിർദ്ദേശമാണ് ഇവിടെനിന്ന് ഉയർന്നുവരേണ്ടത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള കൂട്ടായ്മയാണ് ഇവിടെയുണ്ടാകേണ്ടത്. അങ്ങനെ ശ്രമിക്കുന്നതിന് പ്രേരകമായി ഈ പ്രമേയം മാറിയ സാഹചര്യത്തിൽ ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: സർ, കേരളത്തോടുള്ള പ്രതികാരപരമായ ഒരു സമീപനത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ്. ഈ നിയമസഭ കൂടിയിട്ട് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെ സംബന്ധിച്ചും പരക്കുകൂവി, യാത്രക്കൂവി എന്നിവയുടെ വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ചും ഇന്നിവിടെ പാസ്സാക്കുന്ന പ്രമേയങ്ങൾപ്പോലെ രണ്ടാമത്തെ പ്രമേയമായിരിക്കും ഇത്. ഒരുപക്ഷേ നാളെ പൊതുബഡ്ജറ്റ്
03.14.PM] വന്നതിനുശേഷവും ഇവിടെ നമ്മൾ പ്രമേയം പാസ്സാക്കേണ്ടിവരും. അപ്പോഴും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനം ഇതുതന്നെയായിരിക്കും. അതിൽ അതിശയിച്ചിട്ട് കാര്യമൊന്നുമില്ല. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളോടുള്ള കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കെതിരെ ഒരുമിച്ച് പോരാട്ടം നടത്തേണ്ട സമയമാണിത്. അതുകൊണ്ട് വീണ്ടും ഇതുപോലൊരു പ്രമേയം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നാം പാസ്സാക്കേണ്ടിവരും. അതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കഴിഞ്ഞയാഴ്ച പാസ്സാക്കിയ പ്രമേയത്തിന്റെ തുടർച്ചയാണ് ഇന്ന് പാസ്സാക്കുന്ന പ്രമേയമെന്നാണ് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, പതിവുപോലെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രതികരണങ്ങളുമായി നമ്മളെല്ലാം അണിനിരന്ന് കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഓരോ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് കഴിയുമ്പോഴും ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രതികരണങ്ങൾ നമ്മൾ ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. നമ്മളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം 03.15.AM] ശ്രീ. ദിനേശ് ത്രിവേദി, ശ്രീ. നിതീഷ് കുമാർ, ശ്രീമതി മമതാ ബാനർജി, ശ്രീ. പവൻകുമാർ ബൻസാൽ, ശ്രീ. വാലുപ്രസാദ് യാദവ്, ശ്രീ. ഡി. വി. സദാനന്ദ ഗൗഡ എന്നിവരെല്ലാം ഒന്നിന്റെ വകഭേദങ്ങൾ തന്നെയാണ്. കേരളത്തിൽനിന്ന് രണ്ട് പേരുള്ളപ്പോൾ ആറ് പേരും മന്ത്രിമാരുണ്ടായിരുന്ന അവസരമായിരുന്നു, അതായത് 2013-ലെ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രസ്താവന വായിക്കാം. 2013-ലെ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രതികരണങ്ങളുടെ പെൻഡിംഗ് മാത്രമേ വായിക്കാൻ സമയമുള്ളൂ. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് കാര്യമായി ഒന്നുമില്ല എന്നത് യാഥാർത്ഥ്യം-മുഖ്യമന്ത്രി, റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് കാര്യമായി യാതൊന്നുമില്ലെന്നത് യാഥാർത്ഥ്യമാണെന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ പൊതുവേ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ കുറവാണെന്നുമാണ് മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻ ചാണ്ടി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ട്രെയിനിന് കൂടുതൽ സമർദ്ദം തുടരും - ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല; കേരളത്തിന് പ്രയോജനമില്ല- ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്. ആര്യാടൻ സാറിന്റെ ഇരിപ്പുകണ്ടാൽ അങ്കമാലിയിലെ പ്രധാനമന്ത്രി ഇരിക്കുന്നതു പോലെയാണ് തോന്നുന്നത്. ഏറ്റവും നിരാശാജനകമായ ബഡ്ജറ്റ് - ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ; ഇതൊക്കെ കഴിഞ്ഞ വർഷത്തേതാണ്. കണ്ണിൽ പൊടിയിടുന്ന ബഡ്ജറ്റ് - ബി.ജെ.പി. ഇത്തരത്തിൽ പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള ആളുകളൊക്കെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെയും ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദന്റെയുമൊക്കെ പ്രസ്താവനകളുണ്ട്. അതൊന്നും ഞാൻ വായിക്കുന്നില്ല. ഇത് കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെയാണ്. 2012-ലെ പെൻഡിംഗ് എടുക്കാം. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് കടുത്ത അവഗണനയാണ്- മുഖ്യമന്ത്രി, റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളം ഏറ്റവും അവഗണന നേരിടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു-ബി.ജെ.പി. നേതാവും മുൻ റെയിൽവേ സഹമന്ത്രിയുമായ ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ. അങ്ങനെ ഓരോരുത്തരുടെയുമുണ്ട്. സാധാരണ ജീവിതം ദുരിതത്തിലാക്കുന്നത്- ആർ.എസ്.പി. സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറി, ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്. ഇങ്ങനെ ഓരോ ബഡ്ജറ്റും കേരളത്തെ അവഗണിക്കുകയാണ്. 2011-ലെ പെൻഡിംഗും ഇതു തന്നെയാണ്. ഓരോ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് വരുമ്പോഴും നമ്മുടെ പ്രസ്താവനകൾ ഇങ്ങനെ ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആര്യാടൻ സാറിന്റെ പ്രതികരണം ഇന്നലെ പാസഞ്ചേഴ്സ് കണ്ടു. ബഡ്ജറ്റ് വന്നെങ്കിലും ഇനിയും നമ്മൾ പോയിപറയും; അവിടെപ്പോയി കാര്യങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കുമെന്നാണ് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ എല്ലാവരും പറഞ്ഞതുപോലെ എത്രകാലം നമ്മൾ വണ്ടിയുടെ പുറകിൽ കൈ കാണിക്കും; വണ്ടിയുടെ മുന്നിൽ നമ്മളൊന്ന് കൈ കാണിച്ച് തുടങ്ങേണ്ടേ? നേരത്തെ ഇന്നലത്തെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രതികരണങ്ങളൊക്കെ പറഞ്ഞു. നമ്മൾ നേരത്തെ അവിടെപ്പോയി കാര്യങ്ങൾ തയ്യാറാക്കി കഴിഞ്ഞ മാസമാണ് മെമ്മോറാണ്ടമൊക്കെ കൊണ്ടുപോയി കൊടുത്തത് ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തെ ഘട്ടത്തിലാണ്. നേരത്തെ കൊണ്ടുകൊടുത്ത കാര്യങ്ങളും അവിടെയുണ്ട്. നമ്മൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗൗരവമായ ശ്രമം ചെയ്യുന്നില്ലായെന്ന വിമർശനമാണ് മാധ്യമങ്ങളും എല്ലാവരും പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അടുത്ത ബഡ്ജറ്റിലെങ്കിലും നമുക്ക് വേണ്ടത്ര പരിഗണന ലഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പ്രസന്റേഷൻ നടത്തി എല്ലാവരേയുംകൂട്ടി അവിടെപ്പോയി നമ്മുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ച് കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയണം. മുൻ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ പ്രഖ്യാപനംകൊണ്ട് അൽപ്പമെങ്കിലും നമ്മെ സുരിപ്പിച്ചത് ശ്രീമതി മമതാ ബാനർജിയാണ്. എന്നാൽ മൊത്തത്തിൽ നോക്കിയാൽ പാലക്കാട് കഞ്ചിക്കോട് വാക്ടറി, ആലപ്പുഴയിലെ ചേർത്തല റെയിൽവേ വാഗൺ വാക്ടറി എന്നിവയൊക്കെ നടപ്പാക്കാനുള്ളതാണ്. മുൻ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ നടപ്പാക്കാതെപോയ പ്രഖ്യാപനങ്ങളെടുത്ത് പരിശോധിക്കണം. ഇതൊക്കെ പ്രഖ്യാപിച്ച് നമ്മളെ കബളിപ്പിക്കുകയാണ്. മുൻ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ മാത്രം നടപ്പാക്കിയാൽ മതിയാകും. കേരളത്തിന് അത്രയും മതി. ഒന്നും പുതുതായി കിട്ടിയില്ലെങ്കിലും കുഴപ്പമില്ല. പ്രസ്താവനകൾ നടത്തി നമ്മളെ സുരിപ്പിച്ചാൽ മതിയെന്നുള്ള നിലപാടാണ് തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ആവർത്തിച്ച് നമ്മളെ സുരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ ഏർപ്പാടുകൾക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒന്നിച്ചു നിൽക്കുകയാണ്.

നാട്ടുകാർ പറയുന്നതുപോലെ ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ഒന്നിച്ചുനിന്ന് ഫൈറ്റ് ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്. നേരത്തെ പറയുമ്പോൾ കേൾക്കുകയില്ലായിരുന്നു. കാരണം, അവരവരുടെ വീട്ടിൽ കല്യാണം നടക്കുമ്പോൾ കുറച്ച് വിളമ്പും. അന്യരുടെ വീട്ടിൽ കല്യാണം നടക്കുമ്പോൾ വിളമ്പിന്റെ ശക്തി കാണിച്ചുതരാമെന്ന് പറഞ്ഞ് വാരിക്കോരി വിളമ്പും. ഇപ്പോൾ നമുക്ക് ബി.ജെ.പി.-ക്കെതിരായിട്ടാണ് ഫൈറ്റ് ചെയ്യേണ്ടത്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാവരുംചേർന്ന് കേന്ദ്രത്തിൽപ്പോയി കാര്യങ്ങൾ പറയണം. നിതീഷ്കുമാറും എന്നു പറയുന്ന ശ്രീ ഒ. രാജഗോപാലിനെയും കൂടെകൂട്ടിയെങ്കിലും നമ്മുടെ ആവശ്യം നേടിയെടുക്കണം. നേരത്തെ എൽ.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ചേർത്തല വാഗൺ വാക്ടറിക്ക് കരാർ ഒപ്പുവച്ച് അത് നടപ്പാക്കുമെന്ന് ഉറപ്പു പറഞ്ഞിരുന്നതാണ്. അപ്പോഴാണ് ശ്രീമതി മമതാ ബാനർജി റെയിൽവേ മന്ത്രിയായത്. മമതാ ബാനർജിയെക്കൊണ്ട് ഇത് നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. ചേർത്തല താലൂക്കിൽ രണ്ട് ക്യാബിനറ്റ് മന്ത്രിമാരും ഒരു കേന്ദ്രസഹമന്ത്രിയും ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടും ആ വാക്ടറി നമുക്ക് നഷ്ടമായി. ഇവരെല്ലാവരെയുംകൊണ്ട് നമുക്ക് എന്താണ് പ്രയോജനം? ഭരണത്തിന്റെ താരതമ്യം നോക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ, വാട്ട്സ് ആപ്പ്-ൽ പ്രചരിപ്പിക്കുന്നതുപോലെ, ജോസ് പ്രകാശിന്റെ കരാള വസ്ത്രങ്ങളിൽ നിന്ന് രക്ഷതേടി ഓടിയെത്തിയ ഉണ്ണിമേരി ബാലൻ കെ. നായരുടെ മുറിയിൽ കയറിയ അവസ്ഥയായി എന്നാണ് ഭരണത്തെ താരതമ്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതാണ് ഇവിടത്തെ അവസ്ഥ. കേരളത്തെ ഉപദ്രവിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ രണ്ടുപേരും തുല്യമായിരുന്നു എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം അറിഞ്ഞുകൊണ്ട്, ആ അവസ്ഥയെ മനസ്സിലാക്കി,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആവശ്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ പോരാട്ടം തുടരണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രമേയത്തെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ: സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച അടിയന്തര പ്രമേയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടക്കുന്ന ചർച്ചയുടെ ഉള്ളടക്കത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. ഇന്നലെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് അടിയന്തരപ്രമേയം വന്നപ്പോൾ അത് സഭാനടപടികൾ നിറുത്തിവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന ആവശ്യം അംഗീകരിച്ചതുതന്നെ പ്രതിപക്ഷം പ്രകടിപ്പിച്ച, ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തോട് ഈ ഗവൺമെന്റ് യോജിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ്. പിന്നെ യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. ബഹുമാന്യനായ എന്റെ സ്നേഹിതൻ എസ്. ശർമ്മ പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചു 03.21.PM] കൊണ്ട് സംസാരിച്ചു, കൂടാതെ ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫും സംസാരിച്ചു. ശ്രീ. ആരിഫ് നടത്തിയ ചർച്ച ഇന്നലെ അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ചല്ല, പഴയ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ചാണ്. പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന പല സ്നേഹിതന്മാരും ഈ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ പറഞ്ഞത് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ചാണ്. ഇത്രമാത്രം കേരളത്തെ അവഗണിച്ച ഇപ്പോഴത്തെ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് ബി.ജെ.പി. പറയുന്നതും യു.പി.എ.-യെ കുറ്റപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ്. നമ്മുടെ അവകാശങ്ങളിൽ വിഭിക്കേണ്ട വിഭവങ്ങളെക്കുറിച്ചും ആവശ്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും പറയുമ്പോൾ നിഷേധാത്മകമായി, അന്ധമായ രാഷ്ട്രീയ വിരോധത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിങ്ങൾ പറയുന്നത് ബി.ജെ.പി.-യുടെ വാദഗതികളെ ന്യായീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. അത് നിർഭാഗ്യകരമായിപ്പോയി എന്ന് വളരെ വിനയത്തോടുകൂടി ഞാൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുകയാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം എന്താണ്? പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അവകാശം നിയമസഭക്കില്ല. റെയിൽവേ മന്ത്രിയെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. ആരിഫ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദിനറിയാം അദ്ദേഹത്തിന്റെ പരിമിതി. കേരളത്തിന്റെ ചുമതലയുള്ള റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ കയറണമെങ്കിൽ ടിക്കറ്റെടുക്കണമെന്നത് എല്ലാവർക്കുമറിയാവുന്ന കാര്യമാണ്. റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വമെന്നു പറയുന്നത് നിവേദനം കൊടുക്കുകയും വികസനപ്രവർത്തനത്തിനുവേണ്ടി നടപടിക്രമങ്ങളുണ്ടാക്കുവാൻ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുക്കുകയുമാണ്. നിവേദനം കൊടുക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് താമസിച്ചുപോയി എന്നാണ് ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ പറഞ്ഞത്. എന്നാൽ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി 26-5-2014- ൽ സത്യപ്രതിജ്ഞ ചെയ്യുകയും 30-5-2014 -ൽ ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദും ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയുംകൂടി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് നിവേദനം കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനുശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഡൽഹിയിൽപ്പോയി പ്രധാനമന്ത്രിയെ കാണുകയും നിവേദനം കൊടുക്കുകയും എം.പി.-മാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടുകയും ചെയ്തു. ഈ രാജ്യത്തെ ഒരു സംസ്ഥാനം പോലും ഈ മൂന്നുദിവസത്തിനുള്ളിൽ റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിവേദനം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൊടുക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല എന്നവസ്തുത നമ്മൾ അംഗീകരിക്കണം. മെഡിക്കൽ കോളേജും കോച്ച് ഫാക്ടറിയുമൊക്കെ തുടങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ച് എല്ലാവരും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയാണ്. കോച്ച് ഫാക്ടറിയെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ, ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി വരുന്നതിനുവേണ്ടി സ്ഥലമെടുത്തു കൊടുക്കാൻ ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് മുഖ്യമന്ത്രിയായ കാലഘട്ടത്തിൽ സാധിച്ചില്ല; എന്നാൽ ഞങ്ങൾക്കതിന് സാധിച്ചു. ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്ഥലമെടുത്തു കൊടുക്കുകയും കോച്ച് ഫാക്ടറി വരികയും ചെയ്തു. റെയിൽവേ പോലുള്ള വിശാലമായ ഒരു വകുപ്പിൽ പറയുന്ന കാര്യം അടുത്തദിവസം തന്നെ നടപ്പാക്കാൻ കഴിയില്ല. ശബരി പാതയെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ശബരി പാതയ്ക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുക്കാൻ പലപ്പോഴും കേരളത്തിൽ കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നത് സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റിന്റെ മാത്രം കുറ്റമല്ല. അതിനു കുറെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല. നമ്മളാരും ചരിത്രത്തിലേക്ക് പോകേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ബഹുമാന്യനായ ഗനനമിള്ളി ഗോവിന്ദമേനോൻ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലഘട്ടത്തിലായിരുന്നു കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനം ഏറ്റവും കൂടുതൽ ശക്തമായത്. അദ്ദേഹം അഞ്ചുമാസക്കാലം മാത്രമേ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്നുള്ളൂ. കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി ബ്രോഡ്ഗേജും ഡീസൽ എഞ്ചിനും ബോംബെയിലേയ്ക്ക് ഡയറക്ടായി ട്രെയിൻ വന്നതും ഈ കാലഘട്ടത്തിലാണ്. എന്നിട്ടും കോൺഗ്രസ്സിന്റെ കാലഘട്ടത്തിലുണ്ടായ അവഗണനയെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പറയുന്നത്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ നിങ്ങൾ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയാണ്. 2006 മുതൽ 2013 വരെ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കേരളത്തിന് 38 ട്രെയിനുകളാണ് ലഭിച്ചത്. അഞ്ച് ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകൾ നേടാൻ കേരളത്തിന് കഴിഞ്ഞു. ഇവിടെ എന്താണ് പ്രശ്നം? ഏതാണ്ട് 40 കിലോമീറ്റർ മാത്രം ദൈർഘ്യമുള്ള ഒരു ട്രെയിൻ കേരളത്തിന് നൽകിയ എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ ആർജ്ജവത്തോടുകൂടി, സംയുക്തമായി എതിർക്കാൻ നമ്മൾ തയ്യാറാകണം. അക്കാര്യത്തിലാണ് നമ്മളെല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് നിൽക്കേണ്ടത്. ഇത് കേരളത്തിനുള്ള സംഭാവനയൊന്നുമല്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലൂടെ ക്ഷേത്രദർശനത്തിനുപോകുന്ന ആളുകളെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി റെയിൽവേ ഒരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചതല്ലാതെ കേരളത്തിനായി യാതൊന്നും തന്നില്ല. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് 38 ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചുതന്നതാണ്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ മുഴുവൻ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടു എന്നു പറഞ്ഞതല്ല, നിങ്ങൾ കുറ്റപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ട് പറഞ്ഞതാണ്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ അടിസ്ഥാന വികസനത്തിനുവേണ്ടി ഡബ്ലിംഗും ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനും ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിംഗും ആവശ്യമാണ്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ഡബ്ലിംഗിനുവേണ്ടി കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവഴിച്ചു. അതിന്റെ കണക്കുകളുമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ചില മെമ്പർമാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കായംകുളംമുതൽ എറണാകുളം വരെമാത്രമേ ഡബ്ലിംഗ് പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ളൂ. ഇനി മംഗലാപുരം മുതൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഷൊർണ്ണൂർവരെ ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കായംകുളം മുതൽ എറണാകുളം വരെയുള്ള ഡബ്ലിംഗിന്റെ പൂർത്തീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ മുഴുവൻ ഉത്തരവാദിത്വും യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റാണെന്ന് പറയുന്നതിൽ ഒരർത്ഥവുമില്ല. അടിസ്ഥാനവികസനത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് കഴിഞ്ഞ കുറെ വർഷങ്ങളായി നടപ്പാക്കികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കൂടാതെ ഇവിടെ ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലുകൾ വേണം. ശ്രീ. ജാഫർ ഷെറീഫ് ഇൻഡ്യയുടെ റെയിൽവേ മന്ത്രി ആയിരുന്നപ്പോഴാണ് യൂണിഗേജ് എന്ന ആശയം കൊണ്ടുവന്നത്. ഇത് നടപ്പാക്കിയാൽമാത്രമേ നമുക്ക് സ്പീഡ് ട്രെയിൻ ഓടിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ഒരാശയം കൊണ്ടുവരികയും അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. അപ്പോൾ പുടുന്നതുപോലെ റെയിൽവെയുടെ വികസനപ്രവർത്തനം നമുക്ക് നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ? റെയിൽവേയ്ക്ക് പല കാര്യങ്ങളും തുടർച്ചയായി വേണം. സബർബൻ ട്രെയിനിന്റെ കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് എന്ത് വീഴ്ചയാണുണ്ടായത്? ഇവിടെ സബർബൻ ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് മഹാരാഷ്ട്ര റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ 3,600 കോടിരൂപ ആവശ്യമാണെന്നു പറഞ്ഞു.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ)

സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇതിനുവേണ്ട നടപടി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടു പോകുകയാണ്. എവിടെയാണ് ഈ സബർബൻ ട്രെയിനിനെ അവഗണിച്ചത്? കേരളംപോലുള്ള thickly populated ആയ ഒരു സ്ഥലത്ത് റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്കെല്ലാവർക്കും ഒരുപാട് ആഗ്രഹങ്ങളും ആവശ്യങ്ങളുമുണ്ട്. പണ്ടുകാലത്തും ഈ ആവശ്യങ്ങളൊന്നും പരിഗണിച്ചില്ല. പക്ഷെ ഇന്ന് നമുക്ക് പരിഗണന കിട്ടിയില്ലെന്നുമാത്രമല്ല ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ കേരളത്തിന് സ്ഥാനമില്ലാതെയാക്കിയിരിക്കുകയാണ് എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റ്. ശ്രീ. ശർമ്മ, ഈ കാര്യത്തിലാണ് നമ്മൾ ഒരുമിച്ചുനിൽക്കേണ്ടത്. നമുക്ക് ഇവിടെ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണം. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം ഇനിയും വർദ്ധിപ്പിക്കണം. നമ്മുടെ നിലവിലുള്ള ട്രാക്കുകളുടെ അവസ്ഥ ഓവർ സാച്ചുറേറ്റഡായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അവ മാക്സിമം ഓടിയതിനാൽ ഇനി ഓടാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്.

ഇവിടെ ശ്രീ. എളമരം കരീം ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിച്ചോ, കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിച്ചോ എന്ന് ചോദിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. എളമരം കരീം, അങ്ങ് 8 വർഷം മുമ്പ് കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ വന്നപ്പോഴുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥിതിയാണോ ഇന്ന് കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിലുള്ളത്? അന്തർദ്ദേശീയതലത്തിലേക്ക് ഉയരാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നുള്ള കാര്യം സമ്മതിക്കുന്നു. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. കോടിയേരിയോട് എൻ. കൃഷ്ണൻ നായരോട് ചോദിക്കുകയാണ്, 10 വർഷംമുമ്പ് അങ്ങ് കയറിയ തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണോ ഇന്നത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ? ഒരുപാട് മാറ്റങ്ങളുണ്ടായി. എസ്കലേറ്റർ സ്ഥാപിച്ചതിനെ നമ്മൾ ആക്ഷേപിച്ചു. പല വികസനങ്ങൾക്കുമൊപ്പം എസ്കലേറ്ററും ഉണ്ടായിരുന്നു,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പക്ഷെ നടന്നില്ല. നമുക്കിനിയും മാറ്റങ്ങൾ വേണം. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ നമ്മൾ തുടക്കം കുറിച്ച അത്തരം ആവശ്യങ്ങൾക്കുമുന്നിൽ ഇന്ന് മുഖം മറച്ചുനിൽക്കുന്ന എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റിനോടുള്ള പ്രതിഷേധമാണ് നമ്മൾ രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടത്. അവിടെയാണ് നമ്മൾ ഒരുമിച്ചുനിൽക്കേണ്ടത്.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനെ എത്ര മോടിപിടിപ്പിച്ചാലും റെയിൽവേ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയില്ല. തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ മോടിപിടിപ്പിക്കുകയല്ല വേണ്ടത്; തൊട്ടടുത്ത നേമം എന്ന ഉപഗ്രഹ സ്റ്റേഷൻ നമുക്കുണ്ടാക്കണം. അത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ കുറ്റമല്ല. അവിടെ സ്ഥലമുണ്ട്. തലസ്ഥാന നഗരത്തിന്റെ ഉപഗ്രഹ സ്റ്റേഷനായി നേമം ടെർമിനലുണ്ടാകണം. കോച്ച് ഓവർഹോളിംഗ് കേന്ദ്രമാക്കി അതിനെ മാറ്റണം. അത് നമുക്ക് ആവശ്യപ്പെടാം. അതിന് ഞങ്ങളെ മാത്രം കുറ്റം പറഞ്ഞിട്ടെന്തു കാര്യം; നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് നടന്നോ; നിങ്ങൾ അഞ്ചുവർഷക്കാലം ഭരിച്ചപ്പോൾ എന്താണ് ചെയ്തത്; ഒരു നിവേദനം നിങ്ങൾ കൊടുത്തോ. ഒരു നിവേദനംപോലും കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തവരാണ് ഇപ്പോൾ വന്നു പറയുന്നത്. അപ്പോൾ നമുക്ക് അതിനു വേണ്ടി ആവശ്യപ്പെടാം. നമുക്കറിയാം, മലബാർ ഏരിയയിൽനിന്നുവരുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ സ്റ്റോപ് ട്രിവാൻഡ്രം ടെർമിനലിൽനിന്നും മാറ്റി നേമത്തേക്ക് കൊണ്ടുപോകണം. നാഗർകോവിലിൽ നിന്നുവരുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ സ്റ്റോപ് കൊച്ചുവേളിയിലേക്ക് മാറ്റിയിട്ട് അവിടെവച്ച് വണ്ടികൾ കഴുകണം, അവിടെ ഓവർഹോളിംഗ് കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റണം. ആകെ 6 റെയിൽവേ ട്രാക്കുള്ള ഇവിടെ പത്തിരുപത് ട്രെയിനുകൾ വന്നുകിടക്കുമ്പോൾ കാലതാമസമുണ്ടാകുകയും ട്രെയിനുകൾ താമസിച്ചോടുന്നതിന് നമ്മൾ പരാതി പറയുകയും ചെയ്യുകയാണ്. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടത്തിയ, തുടക്കം കുറിച്ച യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനേയും അതിനുവേണ്ടി ആത്മാർത്ഥമായി പരിശ്രമിച്ച സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനേയും കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല വേണ്ടത്. ആ കുറ്റപ്പെടുത്തൽ ബി.ജെ.പി ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ വിദേശ മൂലധനത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഞാൻ പറയുന്നത് തെറ്റിദ്ധരിക്കരുത്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയോട് ഞാൻ പറയുന്നു, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെ വിദേശ മൂലധനത്തിന് അടിയറ വയ്ക്കാൻ പോകുന്ന എൻ.ഡി.എ ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനത്തെ നമുക്കെതിർക്കാം. അത് യു.പി.എ.-യുടെ പേരിൽവേണ്ട, കോൺഗ്രസ്സിന്റെ പേരിൽ വേണ്ട. കോൺഗ്രസ്സിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ വളരെ പരിമിതമായ സ്ഥലത്തുമാത്രമേ കൊടുത്തിരുന്നുള്ളൂ. ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇന്നലത്തെ പ്രഖ്യാപനമെന്താണ്? ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ഇവിടത്തെ ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തകകൾക്ക് അടിയറവയ്ക്കാൻ പോകുന്ന എൻ.ഡി.എ-യുടെ, ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയുടെ സമീപനത്തിനെതിരെയുള്ള ശക്തമായ പ്രതിഷേധമാണ് നമ്മൾ രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടത്. അതിന് നമ്മുടെ റെയിൽവേയ്ക്ക് കിട്ടേണ്ട ആവശ്യങ്ങൾ പറയുന്നതിനുവേണ്ടി അന്ധമായ കണ്ണുകളോടുകൂടി, നിഷേധാത്മകമായ രാഷ്ട്രീയത്തോടുകൂടി കോൺഗ്രസ്സ് വിരോധത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോൺഗ്രസ്സിനേയും യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനേയും കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല വേണ്ടത്. 'അച്ഛാ ദിൻ ആയേഗാ' എന്നുപറഞ്ഞ് അധികാരത്തിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വന്ന ശ്രീ. മോദി ചരക്ക് കൂറി കൂട്ടി, യാത്രാക്കൂറി കൂട്ടി. കേരളം ആഗ്രഹിച്ച ഒരു പദ്ധതിയേയും തിരിഞ്ഞുനോക്കുകപോലും ചെയ്യാതെ നിഷേധാത്മകമായ നിലപാടിലേക്കുപോകുന്ന മോദി സർക്കാരിന്റെ, ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റിന്റെ തെറ്റായ നടപടിക്കെതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നുകൊണ്ട് ശക്തമായ പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്താം. അതിനോട് പൂർണ്ണമായി യോജിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. എസ് .അച്യുതാനന്ദൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ ഇവിടെ പറഞ്ഞ പല കാര്യങ്ങളോടും ഞാനും യോജിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇത്തവണ ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ അവഗണനയും അവഹേളനവുമാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ കേരളത്തോട് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ മൂന്നേകാൽ കോടിയിലേറെ വരുന്ന ജനങ്ങൾ 3.35.PM] തങ്ങൾക്കൊരു പ്രശ്നമല്ലെന്നുള്ള നിലയിലാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ പെരുമാറിയിരിക്കുന്നത്. ഒരു ട്രെയിനോ പുതിയൊരു ട്രെയിനോ എന്തെങ്കിലും നടപ്പിലാക്കണമെന്നില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, രണ്ട് പല കാലങ്ങളിലായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്ന കാര്യങ്ങൾക്കുപോലും കാര്യമായി യാതൊന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവച്ചിട്ടുമില്ല. സത്യത്തിൽ കേരള ജനതയോടുള്ള ഒരു യുദ്ധപ്രഖ്യാപനമാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഏഷ്യയിലെതന്നെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനവും തൊഴിൽദായകനുമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ. ഈ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്തുതന്നെയാണ് റെയിൽവേയ്ക്കുമാത്രമായി ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. മറ്റെല്ലാ വകുപ്പുകൾക്കും ധനാഭ്യർത്ഥന മാത്രമാണ് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ രാജ്യത്തിന്റെ ഏറ്റവും അഭിമാനകരമായ സ്ഥാപനമാണ് റെയിൽവേ എന്നർത്ഥം. അത്തരത്തിലുള്ള റെയിൽവേയിലും വിദേശ നിക്ഷേപം നടത്തി സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനും കുത്തകകൾക്ക് കൈമാറുവാനുമുള്ള ശ്രമങ്ങളാണ് ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിനുള്ള പ്രഖ്യാപനവും ഇത്തവണ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ നടത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള നടപടികളും കേരള ജനതയോടുള്ള യുദ്ധപ്രഖ്യാപനവും ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റിന്റെ മാത്രം നയമല്ല. ഇക്കാലമത്രയും ഭരിച്ച കോൺഗ്രസ്സ് നേതൃത്വത്തിലുള്ള യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ നയസമീപനവും ഇതുതന്നെയായിരുന്നു. അതിപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് കൂടുതൽ നിഷേധാത്മകമായ രീതിയിൽ തുടരുകയാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്.

എന്റെ മണ്ഡലത്തിന്റെ കാര്യം എടുക്കാം. 2008-09-ലെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലാണ് പാലക്കാട് കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി അനുവദിച്ചത്. ഇതിനാവശ്യമായ എല്ലാ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളും അന്നത്തെ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്തുകൊടുത്തതാണ്. ആയിരം ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നൽകുകയും വൈദ്യുതി ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 400 കെ.വി. സബ്സ്റ്റേഷൻ സ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്തു. കേരളത്തിലെ മൂന്നാമത്തെ 400 കെ.വി. സബ്സ്റ്റേഷനാണത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ച് സേലം ഡിവിഷനോട് ചേർത്തപ്പോൾ അതിനുപകരമായി അന്നത്തെ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെകൂടി സമ്മർദ്ദത്തിന്റെ ഫലമായി അന്നത്തെ റെയിൽവേ വകുപ്പു മന്ത്രി ശ്രീ. ലാലു പ്രസാദ് യാദവ് കോച്ച് ഫാക്ടറി അനുവദിച്ചുതന്നു. ഇപ്പോൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അഞ്ചുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞിട്ടും ഒരു കല്ല് അവിടെ കൊട്ടിപ്പൊക്കിയോ; കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുകൊല്ലവും ഇപ്പോൾ മുതലക്കണ്ണീരൊഴുക്കുന്ന കോൺഗ്രസ്സുകാരല്ലേ രാജ്യം ഭരിച്ചത്; കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുകൊല്ലം യു.പി.എ. അധികാരത്തിലിരുന്നപ്പോൾ കേരളത്തിൽനിന്ന് എത്ര പ്രമുഖരാണ് മന്ത്രിസഭയിലുണ്ടായിരുന്നത്? വെറും പ്രമുഖർ മാത്രമാണോ; കേന്ദ്ര മന്ത്രിസഭയിലെ രണ്ടാമനും ഡോ. മൻമോഹൻ സിംഗിന്റെയും ശ്രീമതി സോണിയാ ഗാന്ധിയുടേയും മനഃസാക്ഷി സൂക്ഷിപ്പുകാരനായ ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണിയും ശ്രീ. വയലാർ രവിയുമുൾപ്പെടെയുള്ള എട്ടുപേരല്ലേ ഉണ്ടായിരുന്നത്; കേരളത്തിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ റെയിൽവേ സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കുന്നതിനും എന്തുകൊണ്ടാണ് ഈ മന്ത്രിപുംഗവന്മാർ ഒന്നും ചെയ്യാതിരുന്നത്; അതിന് കോൺഗ്രസ്സ് മറുപടി പറയണ്ടേ? ശ്രീ. ആന്റണിയും ശ്രീ. വയലാർ രവിയും ഒക്കെ ഒരു വാക്ക് പറഞ്ഞാൽ പോരായിരുന്നോ കേരളത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ; പക്ഷെ അധികാരത്തിലിരുന്നപ്പോൾ നിങ്ങൾക്കാർക്കും ഇതിനൊന്നുമായിരുന്നില്ല ശ്രദ്ധ. അതുകൊണ്ടാണ് റെയിൽവെ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിൽ 'വണ്ടി ഇപ്പോഴും തിരുനക്കരത്തന്നെ' എന്ന അവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നത്. അന്ന് ഇതിനെപ്പറ്റി ഓർക്കാൻ കോൺഗ്രസ്സുകാർക്കും എന്തേ കഴിഞ്ഞില്ല? പൊതുമേഖലയിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച കോച്ച് ഫാക്ടറി പിന്നീട് സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞ് പാലക്കാട് കോട്ടമൈതാനിയിൽ കൊണ്ടുവന്ന് ഒരു കല്ലിടുകയുംചെയ്തു. കല്ലിട്ട ആ സ്ഥലത്ത് പിന്നെ പുല്ലുപോലും മുളച്ചിട്ടില്ല. ആ കല്ലിന്റെ പുറത്തിപ്പോൾ കാക്ക കാഷ്ഠിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിനുശേഷമല്ലേ റായ്ബറേലിയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് കല്ലിട്ടത്. അവിടെനിന്നുള്ള കോച്ചുകളിപ്പോൾ ഓടിത്തുടങ്ങി. എന്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ മാത്രമിത് സംഭവിച്ചില്ല. ഇതിന് മറുപടി പറയേണ്ടത് അന്നത്തെ കോൺഗ്രസ് മന്ത്രിമാരും നേതാക്കളുമാണ്. റായ്ബറേലി കോച്ച് ഫാക്ടറി പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കാൻ കാണിച്ച താൽപര്യം എന്തേ നിങ്ങൾ കേരളത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കാട്ടിയില്ല? അങ്ങനെയുള്ള നിങ്ങൾക്കിപ്പോൾ പരാതി പറയാൻ എന്ത് ധാർമ്മികാവകാശമാണുള്ളത്?

എറണാകുളത്തുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് കോട്ടയംവഴിയുള്ള റെയിൽവേ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ തുടങ്ങിയിട്ട് എത്രദശകങ്ങളായി? അതിപ്പോഴും മുളന്തുരുത്തിക്കും പെങ്ങന്നൂരിനുമിടയിൽ സ്തംഭിച്ചുനിൽക്കുകയാണ്. ഇതുമൂലം എത്രയേറെ ക്ലേശങ്ങളും സമയനഷ്ടവുമാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്നത്. ഇത് പൂർത്തീകരിക്കാനെങ്കിലും കോൺഗ്രസ് മന്ത്രിമാർ ശ്രമിച്ചോ? കൊല്ലം ജംഗ്ഷനിൽ ചെന്നാൽ ഒരു കൊച്ചുറെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ കാണാം. അങ്ങ് കണ്ടിട്ടുണ്ടാകും. രാജഭരണകാലത്ത് ആരംഭിച്ച കേരളത്തിലെ ആദ്യ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനാണത്. അവിടെനിന്ന് പുനലൂർ വഴി തമിഴ്നാട്ടിലെ എഗ്മൂറിലേക്ക് റെയിൽവേ സർവ്വീസ് ഉണ്ടായിരുന്നു. കേരളത്തിലെ ആദ്യ റെയിൽവെ സർവ്വീസ് ആയിരുന്നു അത്. ഇപ്പോൾ ആ സർവ്വീസ് നിർത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ പുനലൂർവരെ മാത്രമേ സർവ്വീസുള്ളൂ. അപ്പുറത്ത് ചെങ്കോട്ടയിൽ നിന്ന് തമിഴ്നാട് നിർണ്ണായം സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇതൊക്കെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരിഹരിക്കാൻ ഇക്കാലമത്രയും അധികാരത്തിലിരുന്ന കോൺഗ്രസ് നേതാക്കൾക്കും മന്ത്രിമാർക്കും എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞോ? കോൺഗ്രസ്സുകാർ ഇക്കാലമത്രയും കേരളത്തോടുകാട്ടിയ വഞ്ചനയുടെ കൊടുവാൾ ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ കൂടുതൽ ശക്തിയോടെ നമുക്കെതിരായി ആഞ്ഞുവീശുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. കോൺഗ്രസ്സുകാർ പാലക്കാട് വിഭജിച്ച് സേലം ഡിവിഷനോടൊപ്പം ചേർത്തെങ്കിൽ, പാലക്കാട് അവശേഷിക്കുന്ന ഭാഗം മംഗലാപുരത്തോട് കൂട്ടിച്ചേർക്കാനാണ് ബി.ജെ.പി. ശ്രമം നടത്തുന്നത്. എന്ത് ദ്രോഹനടപടിയെടുക്കുമ്പോഴും ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ പറയുന്നത്, അത് കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ തുടങ്ങിയ കാര്യമാണെന്നും അവരത് തുടരുക മാത്രമാണ് ചെയ്യുന്നതെന്നുമാണ്. ബഡ്ജറ്റ് പ്രഖ്യാപിക്കാൻ രണ്ടാഴ്ചമാത്രം അവശേഷിക്കുമ്പോഴാണ് റെയിൽവേ യാത്രാനിരക്കും ചരക്കുകൂലിയും കുത്തനെ കൂട്ടിയത്. ഇത് യു.പി.എ. സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിരുന്നതാണെന്നും തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോൾ മാറ്റി വച്ചതാണെന്നും അത് നടപ്പിലാക്കുക മാത്രമാണ് തങ്ങൾ ചെയ്തതെന്നുമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പറയുന്നത്. കോൺഗ്രസ് നടന്നുകാണിച്ച വഴിയിലൂടെ കുറേക്കൂടി വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കുകയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. ജനങ്ങളുടെ ശക്തമായ പ്രതിഷേധത്തെ തുടർന്ന്, കോൺഗ്രസ് സർക്കാരിന് മാറ്റിവയ്ക്കേണ്ടിവന്ന ആധാർ ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാരും നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുകയാണ്. ഇതിലൂടെ പുറത്തിൽ പാവപ്പെട്ടവന്റെ സബ്സിഡിയടക്കം തട്ടിയെടുക്കുന്ന സ്ഥിതിയായിരിക്കും ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. ആധാർ നടപ്പിലാക്കാൻ വാശിയോടെ ശ്രമിച്ച കോൺഗ്രസ്സിന് ഇനി എങ്ങനെ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന ആധാർ പദ്ധതിയെ എതിർക്കാൻ കഴിയും? പെട്രോളിന്റെ വില നിയന്ത്രണാധികാരം സർക്കാരിൽനിന്ന് കയ്യൊഴിഞ്ഞ് പെട്രോളിയം കമ്പനികളെ ഏൽപ്പിച്ചു കൊടുത്തത് കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. സർക്കാർ ആയിരുന്നു. ഇത് വലിയ ആപത്തുണ്ടാക്കുമെന്ന് ഇടതുപക്ഷ പാർട്ടികൾ അന്നേ പറഞ്ഞതാണ്. എന്നാൽ, കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ അത് വകവച്ചില്ല. അക്കാര്യത്തിൽ എന്തു സംഭവിച്ചു? കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ കനിഞ്ഞുനൽകിയ ഈ പഴുതുപയോഗിച്ച് പെട്രോളിയം കമ്പനികൾ പെട്രോളിനും ഡീസലിനും പാചകവാതകത്തിനും വരുംവരാനുമില്ലാതെ വിലകൂട്ടിയപ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ അഞ്ച് പൈസയുടെ നികുതി ഒഴിവാക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞ് മേനിനടിച്ചവരാണ് അപ്പുറത്തിരിക്കുന്ന എന്റെ മാന്യ സ്നേഹിതന്മാർ. ഇത്തരത്തിൽ തോന്നുംപടി പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്ക് വിലകൂട്ടുന്ന നയം ശരിയല്ലെന്ന് പറയാൻ അന്ന് നിങ്ങളാരും തയ്യാറായില്ല. അങ്ങനെയുള്ള നിങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ കൂടുതൽ ഭീകരമായി കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ അതിനെ എങ്ങനെ വിമർശിക്കാനാകും? പ്രതിരോധ മേഖലയിൽ വിദേശ നിക്ഷേപത്തിന് കോൺഗ്രസ് സർക്കാർ തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. ആ തീരുമാനം ഇപ്പോൾ നൂറുശതമാനമാക്കി സർവ്വാത്മനാ അംഗീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുകയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. ഇനി താമസിയാതെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഓഹരി വിൽപ്പനയും നടക്കും. അതിന്റെ വഴിയും കോൺഗ്രസ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റ് കാട്ടിക്കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. മുമ്പ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ഭരിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നപ്പോൾ ഓഹരി വിൽപ്പനയ്ക്ക് മാത്രമായി ഒരു കൃഷിമന്ത്രിയെ നിയമിച്ചിരുന്നു, അവരല്ലേ ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്നത്? കോൺഗ്രസ് മനസ്സിൽ കണ്ട കാര്യങ്ങൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ മാനത്തുകാണുകയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് കോൺഗ്രസ് നയങ്ങൾ തന്നെയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാരും പിന്തുടരുന്നതെന്ന് ഞങ്ങൾ ആവർത്തിച്ച് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് കോൺഗ്രസും ബി.ജെ.പി.യും ചേട്ടൻബാവയും അനിയൻബാവയും ആണെന്ന് കുറച്ചുദിവസം മുമ്പ് ഞാൻ സഭയിൽ പറഞ്ഞത്. ആ അർത്ഥത്തിൽ അന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ അസ്വസ്ഥതയുണ്ടായിരുന്ന എന്റെ പല സ്നേഹിതന്മാർ ബഹളമുണ്ടാക്കി. ബഹളം കൂട്ടിയവർക്കൊക്കെ ഞാൻ അന്ന് പറഞ്ഞതിനെപ്പറ്റി വല്ലതും പറയാനുണ്ടോ? നിങ്ങൾക്ക് ഒന്നും പറയാനില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, പറയാൻ കഴിയുകയുമില്ല. കോൺഗ്രസ് ചെയ്ത കൊള്ളരുതായ്മകൾ വർദ്ധിതവീര്യത്തോടുകൂടി ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കോൺഗ്രസ് ആയാലും ബി.ജെ.പി. ആയാലും ചെയ്തുകൂട്ടിയ പാതകങ്ങളുടെ ദുരന്തം പേറേണ്ടിവരുന്നത് രാജ്യത്തെ പാവപ്പെട്ട ജനങ്ങളാണ്. അതാണ് റെയിൽവേ നിരക്ക് വർദ്ധനവിലും ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലും വ്യക്തമായി കാണുന്നത്. ഇത് അത്യന്തം പ്രതിഷേധാർഹമാണ്. ഇതിനെതിരെ സഭ ഏകകണ്ഠമായി പ്രമേയം പാസ്സാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ഊർജ്ജ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരങ്ങളോട് ഞാനും യോജിക്കുകയാണ്. കുറച്ച് കാര്യങ്ങൾ രാഷ്ട്രീയമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്, അത് സ്വാഭാവികമാണ്. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഇതുപോലൊരു അവഗണന ഒരുകാലത്തും ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. അക്കാര്യം ഞാൻ പൂർണ്ണമായും അംഗീകരിക്കുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട എസ്. ശർമ്മയും ആ രൂപത്തിൽത്തന്നെയാണ് സംസാരിച്ചത്. സാധാരണഗതിയിൽ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ കുറേ കാര്യങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിക്കാറുണ്ടെങ്കിലും അതെല്ലാം ഒരിക്കലും നടപ്പാക്കാറില്ല. അതുകഴിഞ്ഞ് കുറേ കാര്യങ്ങൾ വരാറുണ്ട്. വാസ്തവത്തിൽ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ചെയ്തതൊന്നും പൂർണ്ണമായി നീതീകരിക്കത്തക്കതാണെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. കാരണം, ഞങ്ങൾപോലും എതിർത്തിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷേ ഒരുകാര്യവും കഴിഞ്ഞകാലത്ത് നടന്നില്ലെന്നുമാത്രമല്ല ഇതിന് മുഴുവൻ ഉത്തരവാദി സംസ്ഥാന സർക്കാരാണ്, ഞങ്ങൾ യാതൊരുസമയം യാതൊന്നും ചെയ്തില്ല, അതുകൊണ്ടാണ് ഇതൊക്കെ സംഭവിച്ചത് എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഇൻഡ്യയറക്ടായി ബി.ജെ.പി.-ക്ക് സഹായകരമായി മാറില്ലേ എന്ന് മാത്രം ആലോചിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. മുൻകൂട്ടി ഞങ്ങളൊന്നും ചെയ്തില്ല എന്ന് പറയരുത്. 2013 നവംബറിലാണ് ഒരു മെമ്മോറാണ്ടം (കോപ്പി ഉയർത്തിക്കാട്ടി) കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് അയച്ചത്. അന്നത്തെ റെയിൽവേ മന്ത്രിക്ക് ഞങ്ങൾ അയച്ചതാണിത്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഈ നിവേദനത്തിൽ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. 2004 മുതൽ 2012-13 വരെ ഓരോവർഷവും റെയിൽവേ മന്ത്രി അനൗൺസ് ചെയ്ത എല്ലാകാര്യങ്ങളും ഇതിൽ പറയുന്നുണ്ട്. അതിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

03.46.PM]

നടപ്പാക്കിയതും നടപ്പാക്കാത്തതുമായ കാര്യങ്ങൾ ഇന്നതാണ് എന്ന് ഓർമ്മപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു നോട്ടാണ് ഞങ്ങൾ 2013 നവംബർ മാസത്തിൽ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിക്ക് സമർപ്പിച്ചത്. അതിനുപുറമേ അത്യാവശ്യമായ കാര്യങ്ങൾ ഓരോന്നും പ്രത്യേകം അക്കമിട്ട് ആ മെമ്മോറാണ്ടത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ മെമ്മോറാണ്ടമാണ് എന്റെ കയ്യിലുള്ളത്. 2014 മാർച്ച് മാസത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്ന ബഡ്ജറ്റിനുവേണ്ടി നവംബർ മാസത്തിൽ ഞങ്ങൾ മെമ്മോറാണ്ടം കൊടുത്തത് യഥാസമയമല്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ ആരാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്? ഇന്നവെ ഒരു പാനലിൽ മെമ്മോറാണ്ടം യഥാസമയം കൊടുത്തില്ല എന്ന് ബി.ജെ.പി.-ക്കാർ പറയുന്നതുകേട്ടു. അത് അവരുടെ ഡിഫൻസിനാണ്. ഒരു ഗവൺമെന്റ് മറ്റൊരു ഗവൺമെന്റിന്റെ കണ്ടിന്യൂവേഷനാണ്. ഞങ്ങൾ കൊടുത്ത നിവേദനം റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെയും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും കൈവശമുണ്ട്; കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെ ഓഫീസിലും സെക്രട്ടേറിയറ്റിലുമുണ്ട്. അതു നോക്കാവുന്നതാണ്.

26-5-2014-നാണ് കേന്ദ്രത്തിൽ ബി.ജെപി. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നത്. അപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് അയച്ച കത്താണിത് (ഉയർത്തി കാണിക്കുന്നു). ഈ പറയുന്ന ഡിമാന്റുകളെല്ലാം ഈ കത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. മന്ത്രിസഭ അധികാരത്തിൽ വന്ന ഉടൻതന്നെ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുമെന്നതിനാലാണ് മൂന്ന് ദിവസത്തിനുള്ളിൽത്തന്നെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കത്തയച്ചത്. അതിനുശേഷം 23-06-2014-ൽ മുഖ്യമന്ത്രി വീണ്ടും ഒരു കത്തയച്ചിരുന്നു. അതിനുശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ വകുപ്പു മന്ത്രിയെ മുഖ്യമന്ത്രി നേരിട്ടുകണ്ട് നിവേദനം നൽകുകയും എം.പി.-മാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി നിവേദനത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ അവരോട് പറയുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഈ വിഷയത്തിൽ എം.പി-മാർ നല്ല സഹകരണത്തോടെ, രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായാണ് പെരുമാറിയത്. അവർ ഇക്കാര്യം പാർലമെന്റിൽ ഉന്നയിക്കാമെന്നും മന്ത്രിയെക്കണ്ട് സംസാരിക്കാമെന്നും ഏറ്റിരുന്നു. അവർ ഒറ്റക്കെട്ടായി, രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി പ്രതിഷേധം പ്രകടിപ്പിച്ചതിൽ ഞാൻ വളരെയേറെ സന്തുഷ്ടനാണ്. അവർക്ക് പ്രത്യേകം അഭിനന്ദനം അർപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ഈ അവസരം വിനിയോഗിക്കുകയാണ്. ഇത്രയും കാര്യങ്ങൾ ഞങ്ങൾ ചെയ്തിരുന്നു എന്നതാണ് വസ്തുത.

റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് എപ്പോ അർത്ഥത്തിലും വളരെ നിരാശാജനകമാണ്. ഇതിന് മുമ്പൊരിക്കലും ഇതുപോലൊരു ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് ഒരുകാര്യവും നടന്നില്ല എന്നുപറയുന്നത് ശരിയല്ല. 1957-ലാണ് ഞാൻ ആദ്യമായി തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് വരുന്നത്. നിലമ്പൂരിൽനിന്ന് ട്രെയിനിലാണ് വന്നത്. നിലമ്പൂരിൽ ട്രെയിനുണ്ടായിരുന്നു. ബ്രിട്ടീഷുകാർ മരം കൊണ്ടുപോകാൻവേണ്ടി ഉണ്ടാക്കിയതായിരുന്നു. 1942-ലെ യുദ്ധകാലത്ത് അതെല്ലാം അവർ കൊണ്ടുപോയി. എന്നാൽ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം റെയിൽ പുനഃസ്ഥാപിച്ചു. ഞാൻ നിലമ്പൂരിൽനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുമ്പോൾ കോട്ടയം മുതൽ കൊല്ലംവരെ റെയിൽപ്പാത ഇല്ലായിരുന്നു. അതായിരുന്നു കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി. അന്നും കോൺഗ്രസ്സാണ് ഭരിച്ചിരുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിന്നെ റെയിൽവേ പ്രതികളൊക്കെ എങ്ങനെയാണുണ്ടായത്? അവഗണനയുണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്ന് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. ഒന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല എന്നുപറയുന്നത് ശരിയല്ല. എത്ര ട്രെയിനുകൾ വന്നു, എന്തൊക്കെ സൗകര്യങ്ങളുണ്ടായി. എന്നാലും ഓരോ റെയിൽവേ മന്ത്രിമാരും ഓരോ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ചെയ്തതുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ കഴിഞ്ഞകാലങ്ങളിൽ കേരളത്തോട് അവഗണനയുണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നുതന്നെ പറയാം. അക്കാര്യം സമ്മതിക്കാൻ എനിക്ക് പ്രയാസമില്ല. എന്നാൽ ഇതുപോലൊരു അവഗണന ഒരുകാലത്തുമുണ്ടായിട്ടില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവും ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയും മറ്റു പലരും മെമ്പർമാരും പറഞ്ഞതിനോട് ഞാനും യോജിക്കുന്നു. നമ്മൾ കഴിഞ്ഞകാലത്ത് നടന്ന കാര്യങ്ങളെ ശക്തിയായി എതിർത്ത് ഇവിടെ ഒന്നും നടന്നിട്ടില്ല എന്ന പ്രതീതിയുണ്ടാക്കിയാൽ അത് ബി.ജെ.പി.-ക്ക് അനുകൂലമായി വരുമെന്ന കാര്യം നമ്മൾ ആലോചിക്കണമെന്ന് വിനയത്തോടെകൂടിലും ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

ഇപ്പോൾ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കാഞ്ഞങ്ങാട്-പാണത്തൂർ റെയിൽവെ ലൈനിന്റെ സർവ്വേ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ സർവ്വേ പൂർത്തിയാക്കിയതാണ്. അതിൽ പറയുന്നത് Kanhangad-Panathur - present status completed. Decision of the Board is awaited. New line project sent to the Planning Commission for appraisal എന്നാണ്. അവിടെ സർവ്വേ കഴിഞ്ഞു. ഇനിയെന്തിനാണ് സർവ്വേ നടത്തുന്നത്? ഈ പണി ചെയ്യാതിരിക്കാനാണോ പുതിയ സർവ്വേ എന്നുപോലും സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. മറ്റൊന്ന്, ബൈന്ദൂർ മുതൽ കാസർഗോഡുവരെയുള്ള 40 കിലോമീറ്ററിനായി ഒരു ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചു. കാസർഗോഡുനിന്ന് മംഗലാപുരത്തേയ്ക്കാണ് ആളുകളധികവും ചികിത്സയ്ക്കായി പോകുന്നത്. അത് മംഗലാപുരത്തിന്റെ താല്പര്യത്തിന് ആവശ്യമാണ്. അതുകൊണ്ടായിരിക്കാം പ്രസ്തുത ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചത്. അല്ലാതെ നമ്മളോടുള്ള സ്നേഹംകൊണ്ടല്ല. എച്ച്.ഡി.ഐ. (ഹോറിൻ ഡയറക്ട് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ്) റെയിൽവേയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത് റെയിൽവേയെ നശിപ്പിക്കുമെന്ന പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു. ബ്രിട്ടീഷുകാർ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ചിട്ട് വീണ്ടും തിരിച്ചെടുക്കേണ്ടിവന്നു എന്ന കാര്യം ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞു. റെയിൽവേയിൽ ക്ലീനിംഗിന് എൻ.ജി.ഒ.-മാരെ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ആർക്കാണ് അക്കാര്യത്തിൽ ഉത്തരവാദിത്വമുണ്ടാകുക? ക്ലീനിംഗിന്റെ കാര്യത്തിൽവരെ റെയിൽവേ പുറകോട്ടുപോകുന്നു എന്നതാണ് വസ്തുത. എൻ.ജി.ഒ.-മാരെ ക്ലീനിംഗ് ഏൽപ്പിക്കുകയും സ്വകാര്യവൽക്കരണം കൊണ്ടുവരാനും ഹോറിൻ ഡയറക്ട് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരാനുമുള്ള നടപടികളിലേക്ക് പോവുകയാണ്. അവരൊക്കെ വാഷ്കൊതിയുള്ള ആളുകളാണെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയം വേണ്ട. നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയ സമ്പത്താണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ. അതിനെ നശിപ്പിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. മാത്രമല്ല ഇക്കാര്യത്തിൽ പൊതുവേയുള്ള വികാരങ്ങൾ എല്ലാവരും ഉൾക്കൊണ്ട് യോജിക്കാവുന്ന ഒരു തീരുമാനമെടുക്കാൻ കഴിയട്ടെ എന്നു മാത്രമാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, ഈ പ്രമേയത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചയുടെ അന്തഃസത്തയോട് എല്ലാവരും യോജിക്കുകയാണ്. ചർച്ചയ്ക്കായിവന്ന നോട്ടീസിൽ ചില വിവാദപരമായ കാര്യങ്ങളുണ്ടായിരുന്നെങ്കിലും

3.37 PM]

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയുടെ പ്രസംഗം ഞാൻ സശ്രദ്ധം കേട്ടു. അദ്ദേഹം കേരളത്തിന്റെ വികാരം പ്രകടിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്നതും വിധത്തിലുള്ള പ്രയോഗമാണ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചത്. ഇന്നലത്തെ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ നിരാശാജനകവും അതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ വേദനാജനകവുമായിരുന്നു. ഒരു ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടില്ലാത്ത ബഡ്ജറ്റായിരുന്നു. നമ്മുടെ രാജ്യം ഒരു ഫെഡറൽ സിസ്റ്റമാണ്. സംതുലിതമായ സംസ്ഥാനങ്ങളും ശക്തമായ കേന്ദ്രവുമാണ് നമ്മുടെ ജനാധിപത്യത്തിന്റെ ശക്തി. ആ വിശാലമനോഭാവം നഷ്ടപ്പെട്ട ബഡ്ജറ്റാണത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ ഐക്യത്തിലും അഖണ്ഡതയിലും വികസനകാര്യത്തിലും എല്ലായിടത്തും നീതിവേണം. ഇതിനുമുന്പ് പലപ്പോഴും പരാതികൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കാരണം, നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടതെല്ലാം ലഭിച്ചിട്ടില്ല. ലഭിച്ചവയിൽ നമ്മൾ തൃപ്തരുമല്ല. കേന്ദ്രത്തിലും സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഏത് പാർട്ടി ഭരിച്ചാലും അത്തരത്തിലുള്ള പല അഭിപ്രായ വ്യത്യാസങ്ങളും എതിർപ്പുകളും പ്രതിഷേധവുമൊക്കെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. മുന് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ച അവസരങ്ങളിൽ സമരം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് പാർജ് വർദ്ധനവിന്റെ പേരിലാണ്. ഇവിടെ പാർജ് നേരത്തെ തന്നെ വർദ്ധിപ്പിച്ചിരുന്നു. പാർജ് വർദ്ധനവിന്റെ കാര്യത്തിൽ വീക്ഷണമില്ലാത്ത സമീപനം സ്വീകരിച്ചത് സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിക്കേണ്ടത് ലഭിച്ചില്ല എന്ന നിരാശയോടൊപ്പം വേദനാജനകമായ സാഹചര്യമാണ് സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുള്ളത്. പ്രധാനമന്ത്രി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് futuristic and growth oriented എന്നാണ്. ഭാവിയെ മുന്നിൽക്കണ്ട് ചില സംസ്ഥാനങ്ങളോട് പൂർണ്ണമായും അവഗണന കാട്ടിക്കൊണ്ടുള്ള സമീപനമാണോ ഇന്ത്യയിൽ ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടു നീക്കേണ്ടത്? അക്കാര്യത്തിൽ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച എല്ലാ വികാരങ്ങളോടും ഞാൻ യോജിക്കുന്നു.

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിവേദനം നേരത്തെ കൊടുത്തില്ലെന്നുള്ളതിനുള്ള മറുപടി ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് വ്യക്തമായി പറഞ്ഞു. മേയ് 26-ാം തീയതിയാണ് പുതിയ കേന്ദ്ര മന്ത്രിസഭ സത്യപ്രതിജ്ഞ ചെയ്തത്. 30-ാം തീയതി പ്രധാനമന്ത്രിക്കും റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും ഇവിടെനിന്നും കത്തയച്ചു. അതു കഴിഞ്ഞ്, കൂടെക്കൂടി വ്യക്തതയോടുകൂടി 23-06-2014-ന് വീണ്ടും കത്തയച്ചു. 27-ാം തീയതി എം.പി.-മാരുടെ യോഗത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ കാര്യം പ്രത്യേകമായി ചർച്ച ചെയ്തു. അതിനുപുറമേയാണ് ഞാൻ 3-ാം തീയതി നേരിട്ടുപോയി റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ കണ്ടത്. മന്ത്രിയെക്കണ്ട് നിവേദനം കൊടുത്ത് പോരുകയല്ല ചെയ്തത്. റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി അദ്ദേഹത്തിന്റെ സഹമന്ത്രിയെയും റെയിൽവേ ബോർഡിലെ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരേയും വിളിപ്പിക്കുകയും എല്ലാവരുമായും കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. സബർബൻ,നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേകളുടെ കാര്യത്തിൽ കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗിന് സമ്മതിച്ചതാണ്. സബർബൻ റെയിൽവേയുടെ റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ടെന്നും പറഞ്ഞിരുന്നു. കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗിന് തയ്യാറായിട്ടുപോലും അനുകൂലമായ മനോഭാവം കാട്ടാതിരുന്നത് നിർഭാഗ്യകരമായിപ്പോയി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അങ്കമാലി-ശബരിമല റെയിലിന്റെ കാര്യം നമ്മൾ പ്രത്യേക താൽപ്പര്യമെടുത്ത് പറഞ്ഞിരുന്നതാണ്. റെയിൽവേ സോണിന്റെ കാര്യത്തിൽ നയപരമായ തീരുമാനമെടുത്തുവെന്ന് കേന്ദ്രമന്ത്രി എന്നോട് പറഞ്ഞിരുന്നു. ഇപ്രാവശ്യം പുതിയ സോണും ഡിവിഷനുമില്ലെന്ന കാര്യവും വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. സോണിന്റെയും ഡിവിഷന്റെയും കാര്യത്തിൽ നയപരമായ തീരുമാനമാണ് എടുക്കേണ്ടതെന്ന് മനസ്സിലാക്കാം. പക്ഷേ, കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് ഭൂമി മുഴുവൻ അക്വയർ ചെയ്തുകൊടുത്ത് എല്ലാ നടപടിക്രമങ്ങളും പൂർത്തിയാക്കിയതാണ്. അവിടെ പി.പി.പി. മോഡലിൽ ചെയ്യാമെന്ന് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുത്തതാണ്, അതുതന്നെയാണ് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെയും നയമെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതെങ്കിലും ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തമായിരുന്നു. എങ്കിൽ കേരളത്തിന്റെ കാര്യങ്ങൾ പാർലിമെന്റിൽ തൃപ്തികരമായി ചെയ്യാമായിരുന്നു. അതിനുള്ള അവസരങ്ങളും സാഹചര്യങ്ങളുമെല്ലാം കൊടുത്തിട്ടും വ്യത്യസ്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചതിൽ ശക്തമായ പ്രതിഷേധമുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ വിശാലമായ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി മുന്നോട്ടുപോകുമെന്ന് ധരിച്ചിട്ടുള്ളവർക്കിടയിൽ നിശ്ചയമായും ആശങ്ക ഉളവാക്കിയിട്ടുള്ള കാര്യമാണിത്. ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരം പൂർണ്ണമായും ഉൾക്കൊള്ളുന്നു, ശക്തിയായ പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : സഭാചട്ടം 56 പ്രകാരം അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ചയുടെ അവസാനം വോട്ടിനിടേണ്ട പ്രമേയം "സഭ ഇപ്പോൾ നിർത്തിവയ്ക്കുന്നു" എന്ന പ്രമേയമാണ്. ഇപ്പോൾ സഭയുടെ മുമ്പാകെ മറ്റ് ബിസിനസ്സുകൾ ഒന്നുമില്ലാത്തതിനാൽ അത്തരമൊരു പ്രമേയത്തിന് പ്രസക്തിയില്ല.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി) : സർ, ചർച്ച അവസാനിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ ചർച്ചയുടെ സ്പിരിറ്റ് ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് ഒരു പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്.

'കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രി പാർലമെന്റിൽ 08-7-2014-ന് അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തെ പൂർണ്ണമായും അവഗണിച്ചതിൽ ഈ സഭ ശക്തമായി പ്രതിഷേധിക്കുകയും കേരള ഗവൺമെന്റും കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള പാർലമെന്റംഗങ്ങളും രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആവശ്യപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ഉടൻ അനുവദിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.'

പ്രമേയം ഐകകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: പ്രമേയം അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ ഐകകണ്ഠ്യേന അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇന്ന് സഭയിലെ എല്ലാ ആളുകളോടും പെയറിനുള്ള അഭിനന്ദനവും നന്ദിയും കൃതാർത്ഥതയും രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. 180 മിനിട്ടാണ് ധനകാര്യ ബില്ലുകളുടെ ചർച്ചയ്ക്ക് അനുവദിച്ചിരുന്നത്. 182 മിനിട്ടിൽ ചർച്ച അവസാനിച്ചു. അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ചയും സമയബന്ധിതമായി തീർന്നു. നമ്മുടെ സ്പിരിറ്റ് മുഴുവൻ ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ചർച്ചയാണ് ഇവിടെ നടന്നത്. ഒരിക്കൽക്കൂടി എല്ലാ അംഗങ്ങളോടും നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

ഇന്നലെ സഭ പിരിയാൻ വൈകിയതിനാൽ ഇന്നലെ കൂടാനിരുന്ന സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റികൾ ഇന്നത്തേയ്ക്ക് മാറ്റിയിരുന്നു. സഭ പിരിഞ്ഞാലുടൻ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റികൾ കൂടുന്നതാണ്. എല്ലാവർക്കും ഒരിക്കൽക്കൂടി നന്ദിയും അഭിനന്ദനവും രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

സഭ ഇന്നത്തോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2014 ജൂലൈ മാസം 10-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സഭ വൈകുന്നേരം 4.07-ന് പിരിഞ്ഞു)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly